J5X
W173L

Dartmouth College Library

Added OCT 1 1908

Presented by U. S. GOVT.

Discarded by
Dartmouth College Library

DARTMOUTH COLLEGE LIBRARY

LEYES COMERCIALES Y MARITIMAS DE LA AMÉRICA LATINA

COMPARADAS ENTRE SÍ Y CON LOS CÓDIGOS DE ESPAÑA Y LAS LEYES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Profusamente anotadas con la Legislación de España y con la Jurisprudencia Extranjera

POR

CLIFFORD STEVENS WALTON

Licenciado en derecho de la Universidad de la Habana, habilitado para practicar ante el Tribunal Supremo de los Estados Unidos de América y ante los de Wáshington en el Distrito de Columbia, miembro de la Sociedad de Derecho Internacional y de la Sociedad de Geografía y Estadística de México, autor de la obra "The Civil Law in Spain and Spanish America," etc.

EN CINCO TOMOS CON APÉNDICES

TOMO TERCERO

WASHINGTON, D. C., U. S. A.
IMPRENTA DEL GOBIERNO
1907

Discarded by
Dartmouth College Library

61. 948

349.46
W173l
v.3

Por más que el autor de esta obra ha tenido el mayor cuidado para exponer correctamente las leyes comerciales y marítimas de los diversos países, no asume responsabilidad alguna por los errores que en ella hayan podido deslizarse.

TOMO III.

PARTE MARÍTIMA.

INTRODUCCIÓN HISTÓRICA.
DERECHO MARÍTIMO, ETC.
CONFLICTOS DE LEYES.
EXPLICATIVA.
DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARÍTIMO, ETC.
DE LOS CONTRATOS ESPECIALES DEL COMERCIO MARÍTIMO, ETC.
DE LOS RIESGOS, DAÑOS Y ACCIDENTES DEL COMERCIO MARÍTIMO, ETC.
DE LA JUSTIFICACIÓN Y LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS, ETC.

INTRODUCCION HISTÓRICA.

Por lo que á la historia del comercio se refiere, conviene estudiar los efectos de la navegación fluvial y marítima, especialmente los de esta última[a] ó como decía Seyxas, por mares, estrechos, archipiélagos y pasajes aquales del mundo.[a]

El problema de la navegación ó del transporte flotando en el agua, es más complejo de lo que á primera vista parece. El hombre primitivo es muy probable que tuviera cierto miedo instintivo al agua, y no se echó á nadar espontáneamente, siendo lo probable que se sostuviera agarrándose á troncos de árboles y otras materias que flotan. En épocas relativamente muy recientes nadaban los asirios asidos á pellejos llenos de aire, como puede verse en los bajo-relieves[b] de los museos. Al ver nadar á los distintos animales acuáticos y observar los procedimientos para flotar y moverse en una dirección dada, se aleccionó el hombre para hacer lo propio; pero es indudable que lo que más debía enseñarle entre otros modos más ó menos ingeniosos, es el que usan las serpientes en los grandes ríos, especialmente en América; cuando quieren trasladarse á grandes distancias río abajo, esperan á que pase un gran tronco, se arrojan sobre él, se enroscan, y con la cabeza erguida y la cola por timón, siguen la corriente sin zozobra y atraviesan de este modo grandes distancias. La lectura de relatos de interesantes viajes[c] me ha sugerido la idea de que la navegación ha seguido la corriente de los ríos, comenzando en los lagos. La navegación fué primero paludial ó en las lagunas, después fluvial y luego marítima. Los salvajes de las orillas del lago Bôo comenzaron á navegar en el lago, después siguieron la gran corriente de agua que nace del mismo y se precipita en el Nilo. Los negros habitantes de los países de los grandes lagos africanos tienen la costumbre de decir que desde allí puede irse navegando hasta Masser (Masr-el Egipto), y si bien en las orillas de muchos lagos los habitantes salvajes carecen desembarcaciones y balsas, no significa esto que no las hayan conocido. El salvaje, que es siempre imprevisor en muchas

---

a "Theatro naval Hydrographico," por D. Francisco de Seyxas y Lovera; Madrid, Antonio Zafra, 1688.

b Véase la lámina 2ª, pág. 358, "Histoire des anciens peuples de l'Orient," par Louis Menard.

c Véase especialmente Burton y Speke, "Descubrimiento de los grandes lagos."

cosas y sobre todo desmemoriado,[a] puede haber conocido él ó sus antepasados en otros tiempos un útil cualquiera, una embarcación, por ejemplo, y abandonarla luego cuando ha creído que no debía hacerle falta, y por efecto de la desecación natural de una laguna ó del cambio de cauce de un río, puede haberse creído que no necesitaba utensilios para nadar y flotar, y haberse perdido la aptitud á construír la balsa y la canoa, que fueron indudablemente las embarcaciones primitivas. Los indígenas de las Islas Filipinas hacían cascos de embarcaciones de una sola pieza de la madera del árbol Tanjilí, y nada más rudimentario que la canoa de esquimales encontrada en la embocadura del río de Bock en la Isla de Montreal.[b] Recientemente la Ilustración Rusa[c] daba cuenta de haberse encontrado en las costas de Noruega una embarcación á la cual se le atribuye una época de mil años antes de nuestra era, de gran semejanza á las reconocidas como primitivas y á las que emplean los pueblos más atrasados. Los indígenas de las islas Andamán construyen sus canoas ahondando en un leño por medio de un hacha grosera.[d] Los toungouses hacen sus buques de la corteza del álamo. Para descender por las cascadas, la canoa no sirve tanto como la balsa que debió ser el primer instrumento de navegación en aquellos puntos donde los torrentes y los ríos desembocan en un gran lago, como sucede en las montañas que rodean el Gobí ó gran desierto en China. Según Mac Gillivray, los australianos de la bahía de Essington que, como todos sus compatriotas, no tenían antiguamente más que canoas de corteza, hoy las han abandonado completamente por otras hechas de troncos de árboles que compran á los malayos, y los habitantes de las islas Andamán han introducido recientemente el uso de remos.[e] Los habitantes de las Islas Fidji usan canoas[f] con pagays ó remos grandes, y cuando navegan por los ríos y la corriente les arrastra, los que las conducen se arrojan al agua con una cuerda al cuello y nadando tiran de ellas.[g] En Marruecos aun hoy se usan embarcaciones muy rudimentarias.[h] Ciertos indios de las montañas rocosas usan canoas que han de llevar á cuestas. Según un dibujo de Kane, los indios usan unas lanchas de pescar con remo y tridentes.

---

[a] Sobre los Weddas de Ceylán, escriben los viajeros que es notable su falta de memoria, su indiferencia y su rudimentaria manera de vivir. (Véase el relato que se publicó en la Revista Europea, núm. 114, correspondiente al 30 de abril de 1876, pág. 359.)

[b] "Tour du Monde," primer semestre de 1860, pág. 22.

[c] "La Ilustración Rusa," núm. 604, tomo XXIV, núm. 6, pág. 108.

[d] "Tour du Monde," pág. 94 y siguientes, primer semestre de 1860.

[e] Resumen de una Memoria leída ante la Asociación Británica en Dundee, por Sir John Lubbock.

[f] Tour du Monde, págs. 195 y 199, tomo del primer semestre de 1860.

[g] "Tour du Monde," pág. 204, columna primera, primer semestre de 1860.

[h] "Le Maroc à l'époque actuelle." "Tour du Monde."

Tylor explica del siguiente modo el origen y progresos de la navegación:[a] "Aquel que primero se agarró de un tronco flotante y vió que le podía sostener en el agua, inició la navegación. Naturalmente la historia no conserva recuerdo alguno de los orígenes de este arte, cuyas formas más rudas, tales como los flotadores, balsas y botes, todavía pueden verse en uso entre los salvajes, dándose por muy satisfechos los viajeros que al llegar á una corriente ó lago logran trocar alguno de los objetos que llevan por un leño ó lío de juncos donde puedan, con su ropa y escopeta, pasar á la orilla opuesta; y comparando estos toscos y sencillos medios con los inventos hechos para uso permanente, puede obtenerse una clara idea de los estados por que ha pasado la navegación." El mero flotador aparece en el escalón más ínfimo de este arte, como cuando un niño de las islas del mar del Sur se mete en el agua con un coco para que le sostenga, ó un hotentote lleva sus cabras de una valla á otra sosteniendo su cuerpo sobre un tronco de sauce al que llama su caballo de madera. Se sabe que los australianos vienen á nuestros barcos empernacados sobre troncos ó leños puntiagudos y remando con las manos, mientras que los pescadores indígenas de California van sentados en un lío de juncos, anudados en forma de hamaca. Por rudos que sean estos medios de navegación, muestran que los que los han empleado conocían las ventajas que ofrecen para viajar por el agua los barcos que tienen una proa aguda respecto á los que tienen los extremos redondeados. En todos los puntos del globo los hombres han mejorado el flotador, ahuecándolo para que flote con más facilidad, llegando así al verdadero barco, el cual se forma ahuecando el tronco. Todo el que haya penetrado en América habrá tenido ocasión de remar en un leño hueco atravesando algún río ó laguna, y habrá podido apreciar por la experiencia el grandísimo cuidado que se requiere para que no se vuelque un cilindro y cuán grande fué al adelanto en la construcción de los barcos el ponerles una quilla para que les diera estabilidad. Para el salvaje que tiene que valerse del hacha de piedra para ahuecar un tronco, la tarea se hace penosísima cuando la madera es dura, y recurre al fuego, colocando el árbol en posición á propósito y echando fuera con el hacha la madera quemada. Colón quedó sorprendido del tamaño de estos bajeles hechos por los indígenas de las Indias Occidentales, mencionando en sus cartas muchas canoas de madera muy resistente, *multas, Scaphas, Solidi ligni*, algunas de tanta capacidad que podían contener setenta ú ochenta remeros. Los españoles adoptaron el nombre haitiano de canoa para designar los barcos. Estos troncos ahuecados fueron conocidos en otros países bárbaros, y su uso ha sido común en Europa durante las edades prehistóricas, como puede verse por los ejemplares de los museos, en los cuales dichos troncos aparecen preservados por la turba ó arena en que se

---

a "Antropología," edic. esp., págs. 288 y siguientes.

encontraban envueltos. Aun la palabra latina *Scapha* lleva el recuerdo de esta construcción de barcos; es el griego σκάφη, que corresponde tan perfectamente por su significación al término ahuecado, que puede considerarse como una reliquia evidente del tiempo en que los barcos se hacían socavando troncos macizos; emparentadas con estas palabras se hallan las inglesas Skiff (esquife), Ship (barco), de modo que existe una conexión desde el primero al último de estos nombres. Otro sencillo procedimiento de hacer un barco es el que se ve entre los australianos, donde un hombre separa una larga capa de corteza del *eucaliptus robusta*, la une por los extremos completamente y rema en esta improvisada canoa. Si tiene que usarla más de una vez, cose los extremos y coloca travesaños de madera para hacerla conservar la forma. Así aparece la canoa que pudiéramos llamar de corcho, no desconocida en Asia y África, y que alcanzó en Norte-América su mayor perfección, con su marco de cedro y forros de corteza de abedul, cosidos con raíces fibrosas de cedro. Tales canoas se hallan todavía en uso en distritos como el territorio de la bahía de Hudson, siendo completamente adaptables á una navegación interrumpida con frecuencia por las rápidas avenidas de aguas que hacen necesario llevar precipitadamente la carga y el bote á tierra, ó transportarlo todo de un río á otro. El principio de las canoas de piel es el mismo que el de las de corteza. Se han conocido indios americanos que cruzan los ríos convirtiendo en bajeles las pieles de sus tiendas con algunos palos por dentro que las mantengan extendidas. Poco más que esto son los barcos redondos, de ramas, cubiertos de piel, de Mesopotamia, y las portátiles barcas de cuero de los antiguos bretones. Sobre el Severn y el Shannon los pescadores descienden á los ríos, llevando en la espalda sus barcos de cuero, hechos ahora de un cañamazo embreado sobre un marco, pero modelados por el antiguo tipo. El kayak de los esquimales tiene un armazón de hierro ó de madera, sobre el cual están extendidas las pieles de foca que lo convierten en un salvavidas impermeable, en el cual el remero, vestido de piel, puede virar oblicuamente y llevar su bote directamente á la otra orilla. Nuestras modernas canoas son imitaciones de esto en madera. Cuando el arte de la navegación entre los bárbaros llegó á mejorar la ahuecada canoa, enlazando sobre un delgado listón de madera una hilada de tablas como la que forma la llamada en náutica la regala de la borda del combés, ó hizo todo el barco uniendo listones de madera sobre las costillas de la armazón, en vez de las pieles ó cortezas, dicho barco llegó á alcanzar un estado muy análogo al de nuestros botes. Desde África, á través del archipiélago Malayo, los barcos así construídos constituían y aun constituyen á menudo el arte indígena ordinario. Las canoas de la isla del mar del Sur, enlazadas con cuerdas trenzadas ó fibras de coco, están unidas tan primorosamente que son maravillas de la carpintería bárbara. En el golfo de Omán

los hombres acostumbraban á atravesar las islas de los cocoteros provistos de sus herramientas; con ellas cortaban unas cuantas palmas, hacían tablas con aquellas maderas y las unían ó amarraban con cuerdas hechas de su corteza, aprovechando las hojas para hacer velas, cargaban de ellas los barcos recién hechos y se ponían en marcha. Antes de llegar á los buques de las naciones civilizadas, prosigue Tylor, volvamos atrás por un momento hacia los más rudos flotadores. Dos ó tres troncos, unidos y asegurados entre sí, forman una balsa, que, aunque torpe en sus movimientos, tiene la ventaja de no volcarse y soportar una carga pesada. Cuando el descubrimiento del Perú, los españoles se asombraron al encontrarse en el Océano con una balsa indígena con su vela puesta. Las balsas que bajan con mercancías por el Eufrates y el Tigris flotan merced á pieles de oveja llenas de aire; concluído el viaje la balsa es desecha y la madera vendida, de modo que sólo las pieles vacías tienen que hacer el viaje de retorno para volver á servir. Las balsas que descienden por el Nilo flotan en el agua merced á un procedimiento más económico, á saber, con vasijas que luego se venden y no tienen que volver inútilmente de su viaje. Las balsas de madera como las que existen en el Rhin, están muy bien entendidas cuando su objeto no es otro que el de flotar en los ríos á favor de la corriente; pero cuando tienen que ser dirigidas por remos ó velas, la resistencia que ofrecen es excesiva, habiéndose ocurrido á los fidjianos y otros isleños que una balsa formada por dos leños paralelos unidos por travesaños con una plataforma encima caminaría con más facilidad. Examinando este sencillo invento se ha pensado muy razonablemente que de él ha procedido el invento del pauco de batanga, conocido en la antigua Europa y ahora en uso en el Pacífico y hasta en Ceilán; uno de los dos leños está representado ahora por la canoa, y el segundo es el tronco que constituye la batanga, asegurado en los extremos de los dos palos salientes, de modo que están firmes para resistir el mal tiempo, ó bien pueden los dos leños convertirse en canoas y llevar la plataforma entre los dos; así tenemos la doble canoa de la Polinesia, cuyo principio ha sido utilizado en los modernos tiempos en el doble bote de vapor para hacer menos duro el balanceo que se experimenta al pasar entre Dover y Calais. Tratemos ahora de la propulsión de los barcos. Los australianos empernacados sobre troncos de árboles y remando con sus manos, y los pescadores del Nilo superior empujando con sus pies el haz de palos sobre que van sentados, nos muestran claramente el origen de los remos. El primitivo remo de madera, imitando la forma y haciendo las veces de la palma de la mano, es bien conocido de los salvajes, quienes principalmente usan un solo remo con una pala en la extremidad; el remo de doble pala, tal como nuestros barquilleros lo han tomado de los esquimales, constituye una forma peculiar de adelanto. El remo libremente movido

por la mano para cortar el agua ó hundirse en ella, se adapta mejor á la estrecha canoa hecha de corteza ó de un tronco ahuecado; pero para un barco más ancho es un rudo invento, comparado con el remo actual, que es una palanca que se apoya contra un alza-prima para aprovechar con un empuje más firme la fuerza del remo. La diferencia entre el conocimiento de los principios mecánicos que tenían los pueblos en estado de barbarie con los que tienen, las naciones civilizadas, se ve bien comparando una ancha canoa de la Isla del Mar del Sur bogando con veinte remeros, con una de nuestras lanchas bogando con sólo ocho. La idea más sencilla de la vela puede verse quizás en los dibujos en que Catlin representa á los indios norteamericanos puestos de pie en sus canoas con los brazos extendidos, sosteniendo sus mantas amarradas á una pierna y siendo así impulsadas por el viento. La vela regular más tosca que se conoce es una estera ó tela sujeta por dos palos en los extremos superiores y asegurada por debajo ó sostenida por un palo derecho y otro que lo cruza; el primitivo mástil y la verga. Es tan corriente que las tribus inferiores no usan velas en sus barcos, que es difícil imaginar que sus antecesores llegaran á conocerlas, pues no es de suponer que el arte de librarse de trabajos tales con tan poco esfuerzo se hubiese fácilmente borrado de su memoria. Parece lo más probable que la invención de los barcos de vela pertenece á un período en que la civilización estaba ya más adelantada. Este período, sin embargo, es muy antiguo. La historia no ayuda á explicar cómo los más simples barcos comenzaron á existir, y su origen no sólo traspasa los límites de la tradición, sino que cuando empezamos á tener datos históricos positivos hallamos ya á las naciones antiguas construyendo barcos con su quilla y costillas, forradas éstas con tablones claveteados, lo cual hace de estos barcos los precursores directos de los nuestros. Egipto ó cualquiera otra región análoga del mundo antiguo donde floreció la cultura deben haber sido el centro originario desde donde se repartió por el mundo el arte de la más elevada navegación. Es curioso estudiar el antiguo bajel egipcio pintado sobre los muros de un sepulcro tébano y ver hasta qué punto presenta ya, en un estado rudimentario, los caracteres que notamos en los buques modernos de construcción más acabada. Por lo común era una combinación de la galera de remos y del barco de vela. En él se ve á los remeros sentados en bancos, bogando con los remos sostenidos con pequeños lazos, mientras que en la popa funciona el gran remo de gobernar, antecesor de nuestro timón; éste era simplemente un remo como lo indica su propio nombre inglés *rudder*, análogo al *ruder* alemán. Hay un mástil que lleva vergas con cuerdas aparejadas para izar y aferrar las velas. El castillo de proa y el de popa están ya representados por construcciones elevadas sobre cubierta. En las pinturas egipcias de los barcos

de guerra se ve cómo estas construcciones servían de estación para los arqueros, mientras que los combatientes estaban protegidos tras un baluarte, existiendo en dichos buques una plataforma en la cofa del mástil que servía para que los honderos pudieran lanzar desde ella sus piedras al enemigo; de este mástil procede nuestro palo mayor. Comparando los antiguos barcos y galeras del Mediterráneo, ya sean fenicios, griegos ó romanos, con los bajeles egipcios, se advierte un parecido tan grande entre todos ellos, que es imposible pensar que hayan sido inventos desligados. Aun más lejos: la analogía de los barcos usados todavía en el Ganges con los antiguos barcos del Nilo es sorprendente, y el ojo de Osiris pintado sobre el barco funerario egipcio que conducía los muertos á través del lago al cementerio, puede haber sido el origen de la idea de pintar ojos como adorno en la proa de los botes, desde las barcas del puerto de Valeta en Occidente hasta los juncos de Cantón en Oriente. Continuando el estudio de la evolución de los barcos, observamos que de vez en cuando aparecen mejores, como el forrado de metal para proteger los tablones contra la roedora carcoma (teredo navalis), el empleo del áncora de hierro en vez de una gran piedra, el cabrestante para halar, etc. Nuevos mástiles y berlingas servían para llevar más velas, y filas tras filas de remeros impulsaban los clásicos birreme y trirreme. La galera de guerra que subsistió hasta nuestros días en la armada veneciana, se conservó á despecho de sus malas condiciones marineras por su poder de alcanzar á los barcos de vela inútiles para navegar en los tiempos de calma. Los esclavos de galeras condenados al rudo trabajo del remo eran cautivos ó criminales, y aunque las galeras francesa no siguieron empleándose mucho tiempo para el servicio penal, el servicio de galeote subsiste todavía como sinónimo de reo convicto.

Observa Tylor [a] que el gran adelanto de los buques de vela en la Edad Media es en gran parte debido á un invento tomado del remoto Oriente, la brújula, y que los buques que ahora pueden hacer su rumbo á grandes distancias sin temor de perder de vista la tierra, han mejorado en la construcción y en el aparejo, mientras que los navíos con varias cubiertas provistas de filas de cañones se convirtieron en castillos flotantes, y que por último, en el presente siglo el poder del vapor aplicado á impulsar interiormente los buques, habiendo reemplazado las ruedas de paletas ó hélices á los antiguos barcos de remeros, y el tornadizo poder del viento empleándose ya sólo por azar y como un medio supletorio en el caso de haber necesidad de ahorrar el combustible. Es de notar los cambios que los blindajes modernos y los cañones de gran alcance han introducido en la construcción de los barcos de guerra, cuyos adelantos demuestran

[a] "Antropología," edición española, pág. 296.

claramente ser debidos á las alteraciones sucesivas de la primitiva canoa. La navegación debió ser costanera antes de estar en posesión de un instrumento tan importante para orientarse como la brújula, sin embargo de que los antiguos antes de conocerla habían ideado varios medios de orientarse. De un fragmento de Plinio se desprende que los antiguos navegantes indios cuando desconocían ó no podían ver los astros para orientarse dejaban ir varios pájaros, los cuales en seguida tomaban la dirección de tierra y á los cuales seguían aquéllos con sus buques.[a]

Todos los pueblos antes de llegar á un estado de civilización han comenzado por un estado salvaje, encontrándose en Rusia, Escandinavia, Alemania, Gran Bretaña, Suiza, Francia, España, Italia, Grecia, etc., instrumentos pertenecientes á sus aborígenes que recuerdan los que aun usan actualmente los esquimales, los habitantes de la Nueva Caledonia, las Islas del mar del Sur y la Australia, etc. Cerdeña y Sicilia y el continente italiano contienen enterrados en su suelo varios útiles de piedra que demuestran que desde la edad de piedra estas islas estuvieron habitadas, lo cual denota la existencia de una navegación más ó menos rudimentaria, pero suficientemente adelantada para el transporte de hombres y mujeres, ó sean de los primeros pobladores. Iguales instrumentos se encuentran en la isla de Elba, con la particularidad de que algunas de ellas son de una variedad de cuarzo que no se encuentra en la isla. Los habitantes de ella hacían frecuentes excursiones con sus piraguas, transportando primeras materias que elaboraban en ella. Lo propio sucedía en Pianosa.[b] Los lagos de Suiza revelan la existencia de palafitos ó habitaciones lacustres, y es inevitable que para su construcción necesitaron sus constructores valerse de embarcaciones. En el Museo de Copenhague se encuentran piraguas hechas de troncos de árboles de las épocas primitivas. La Real Academia irlandesa ha reunido en Dublin tres ejemplares de buques de las épocas primitivas, de seis á siete metros de extensión, formados del tronco de un árbol y forma rudimentaria como los que usan los pueblos más atrasados. A juzgar por los restos que se han encontrado en las orillas del mar desde Clyde á Glasgow, hay que suponer que en muy remotos tiempos, llamados prehistóricos, sus habitantes sostenían relaciones con los de Francia meridional, España é Italia. La piragua del lago de Bienne y otras halladas en los demás de Suiza hechas de un solo tronco, recuerdan las de los salvajes modernos.[c] La navegación, tanto la marítima como la lacustre, comenzó en la más remota antigüedad y existía en una

[a] Du Mesnil-Marigny, "Histoire de l'économie politique," tomo I, pág. 139.

[b] "Origines de la navigation et de la pêche," par Gabriel de Mortillet; Paris, 1867, pág. 8, chez Reinwald.

[c] Mortillet, "Origines de la navigation," págs. 14 á 19.

forma regular y habitual en la época de la piedra pulimentada. Las primeras embarcaciones eran grandes troncos de árbol; más tarde tomó la forma de piragua y fué perfeccionándose. Los galos tenían barcos de forma primitiva.[a] Es curiosísimo ver el progreso gradual desde estas rudimentarias embarcaciones, desde la simple balsa con remos, con palancas, más tarde con velas y con parapetos,[b] hasta los grandiosos steamers y yachts de recreo de nuestros tiempos. Los indígenas de América usaban piraguas gigantescas de una sola pieza, cortados del tronco de árboles colosales. Los indígenas de las islas Gambier y de la Nueva Zelanda navegan en balsas. Los antiguos escandinavos ya usaban embarcaciones con falsa quilla, la proa y la popa levantadas, mástiles y velas. Más adelante se introdujo el uso del lastre. El arte de navegar, ha dicho Gelcich,[c] como cualquier otro arte ó ciencia, ha tenido que pasar por un aprendizaje de siglos, no se ha desarrollado de la noche á la mañana y ha necesitado de la cooperación de casi todos los ramos del saber humano antes de llegar á la perfección actual. Enlazada con las matemáticas y la astronomía, con la física y la mecánica, con la construcción y la tecnología se elevó sólo, poco á poco; entre tanto miles de vidas encontraron su sepultura en las olas, y preciosos bienes fueron depositándose en el fondo del mar. Cada uno de los adelantos del arte náutico ha facilitado extraordinariamente el transporte por mar, con la mayor rapidez de los vehículos, seguridad y comodidad á bordo de los

---

a Véase Mortillet, "Les origines de la navigation et de la pêche," pág. 20.

b Véase los diseños que inserta Daux en su obra "L'industrie humaine," edición citada, páginas 215 y siguientes. Quien desee estudiar con fruto la forma de los buques y los progresos de la navegación, ha de consultar la obra del Dr. Julius Engelmann, Albert Schuck y Julius Zöllner, "Das Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien," Leipzig und Berlín, 1877 y 1880, págs. 89, 137, 197, 219, y 223, diseño de una embarcación fenicia, pags. 224 y siguientes (diseños de embarcaciones egipcias, romanas, griegas, normandas, escandinavas, portuguesas, venecianas, inglesas, turcas, navíos holandeses, barcos japoneses, chinos hasta las formas modernas). Para el estudio de los cascos, véase pág. 256 y siguientes; poleas, 273; aparejos, págs. 277 y siguientes. Sobre las máquinas de vapor marítimas, págs. 307 y siguientes; sobre los aparatos de guerra de la marina moderna, véase en las págs. 334 y siguientes, y sobre buques de combate, hasta la 392. Para las distintas clases de velamen, arboladura é instrumentos náuticos, págs. 395 y siguientes. Sobre este particular tenemos una obra española digna de consultarse. Zuloaga, "Cartilla marítima que contiene los nombres de los palos y vergas de un navío."

c "Estudios sobre el desenvolvimiento histórico de la navegación," especialmente referidos á las ciencias náuticas, con apéndice sobre la literatura marítima de los siglos XVI y XVII y la historia del desarrollo de las fórmulas para la reducción de las distancias lunares, por Eugenio Gelcich, Director de la escuela náutica de Lussinpicolo, edición española, muy ampliada sobre el texto alemán, con numerosas adiciones y nuevos apéndices por el mismo autor, relativos al método de Littrow para determinar el tiempo por alturas circunmeridianas, etc.; Valencia, 1889.

buques, disminución de los peligros, de todo lo cual se ha aprovechado el comercio más que nadie.[a]

Los grandes movimientos de población que han extendido las razas humanas por la superficie del globo han tenido lugar en épocas remotísimas por tierra y por mar,[b] careciendo de datos históricos que nos permitan formular conclusiones definitivas. No se sabe ni siquiera cuál es el origen principal de las poblaciones europeas, dice Reclús.[c] "¿Somos los hijos del sol, los retoños del roble," como decían en su poético lenguaje las tradiciones antiguas, ó más bien los habitantes del Asia son nuestros verdaderos antepasados y á ellos debemos nuestros idiomas y los rudimentos de nuestras ciencias y artes? Si la Europa estaba poblada ya de autóctonos cuando los emigrantes del continente vecino vinieron á establecerse entre ellos, ¿ en qué proporción se verificó la mezcla? No hace mucho tiempo todavía que se admitía como un hecho casi incontestable el origen asiático de las naciones europeas: se buscaba hasta con fruición en el mapa de Asia el lugar preciso donde vivieron nuestros primeros padres. Actualmente la mayoría de los hombres de ciencia están de acuerdo en perseguir las huellas de los antepasados en el suelo que sustenta á los descendientes. En casi todas las partes de Europa las incrustaciones de las grutas, las orillas de los lagos y del mar, los aluviones de los

---

[a] Acerca de las embarcaciones primitivas de la edad de piedra y las que usan los modernos salvajes, véase "Canots prehistóriques et canots indiens," por N. Joly; "L'homme avant les métaux": Bib. científ. inter., pág. 257; y acerca de las primeras formas de la navegación, Goguet, "Origines des lois," etc., págs. 309 y siguientes. Acerca de las embarcaciones que usan los salvajes, véase la notable "Historia natural del hombre," por D. Juan Montserrat y Archs, publicada en la revista "El Mundo Ilustrado," tomo I, pág. 420; Grandes chozas lacustres de los papúas, pág. 424; Canoa papuana con su larguero, pág. 460; Canoa con dos largueros de los indígenas de las islas Salomón, pág. 528; Piragua gemela ó doble de los vitianos, pág. 591; Piragua de los indígenas de las islas Marqués ó Marqueses con largueros, pág. 573, y Canoa Maorí de guerra, pág. 106 del tomo II.

Acerca de la navegación fluvial, puede consultarse la obra de Lagrené, "Cours de navigation intérieure, Fleuves et Rivières"; París, Dunod, 1869–1873, tres volúmenes y atlas.

[b] Carlos Ritter ha trazado un cuadro de la geografía comparada en toda su extensión y en su íntima relación con la historia del hombre en la obra que publicó en alemán "Die Erdkunde im verhältniss zur Natur und Geschichte des Menschen," 20 tomos; del alemán se tradujo al francés por E. Buret y E. Desor, con el título la "Science géographique générale comparée ou étude de la terre dans ses rapports avec la nature et avec l'histoire de l'homme." Con la lectura de esta obra y las de Alejandro de Humboldt, especialmente "El Cosmos" (hay una edición española por D. Bernardo Giner y D. José de Fuentes, 4 tomos; Madrid, 1874), y en particular "Examen critique de la géographie du nouveau continent et des progrès de l'astronomie aux xv et xvi siècles" y otros análogos; el lector está en condiciones de poder apreciar el alcance de los datos y argumentos aducidos por los etnógrafos modernos acerca del origen de la población humana, formación de las razas superiores, emigración, etc.

[c] "Nueva-geografía universal: La tierra y los hombres," por Elíseo Reclús, traducción española bajo la dirección de D. Francisco Coello; Madrid, 1888, tomo I, pág. 26.

ríos antiguos han proporcionado á los geólogos vasijas, armas y ornamentos, que prueban la existencia de poblaciones industriosas mucho tiempo antes de la fecha señalada á las inmigraciones de Asia. Durante los primeros pasos de la historia numerosos pueblos estaban considerados como aborígenes, y entre sus descendientes se encuentra alguno, el vascongado, por ejemplo, que nada tiene de común con los invasores llegados del continente vecino. No es eso sólo; todavía no está admitido unánimemente por los sabios que los arios, es decir, los ascendientes de los pelasgos y los griegos, los latinos, los celtas, los alemanes y los eslavos sean de origen asiático.[a] La afinidad de las lenguas hace creer el parentesco de los arios de Europa con los persas y los indios; pero dista mucho de estar fuera de duda la hipótesis de una patria común hacia las fuentas del Oxus. Según Latham, Benfey, Cuno, Spiegel y algunos otros, los arios eran aborígenes de Europa. Es imposible decidir con alguna certeza en cuestión semejante. Durante las edades prehistóricas se verificarían sin duda numerosas emigraciones; pero ignoramos en qué sentido. Si nos atenemos á los movimientos que señala la historia, obsérvase que se hicieron, sobre todo, del Este al Oeste. Desde que existen los anales de Europa, esta parte del mundo ha dado á los otros continentes gálatas, macedonios, griegos, y en los tiempos modernos innumerables emigrantes. En cambio ha recibido hunos, ávaros, turcos, mongoles, circasianos, judíos, armenios, gitanos, árabes, bereberes y negros de todas clases, acogiendo hoy día japoneses y chinos.[b] Si acogemos la hipótesis del origen y de la distribución por toda la tierra de doce especies humanas á partir de la supuesta Lemuria, continente tropical sumergido en el Océano índico, pero cuya existencia durante la época terciaria, según Ernesto Haeckel[c] y otros naturalistas, queda comprobada por gran número de hechos de geografía animal y vegetal; aun en este caso no se concibe la población de Australia, de Nueva Zelanda, Borneo, Nueva Guinea y mucho menos de las islas Sandwich, sin grandes expediciones marítimas y la utilización de buques y arte náutico relativamente adelantado. Según Quatrefages,[d] los navegantes que partieron del archipiélago indio en época muy remota poblaron la Polinesia, siendo el punto de partida

[a] Para el estudio de las razas entre las obras antiguas, puede consultarse la "Historia natural del género humano," por J. Virey, vertida al castellano, por D. Antonio Bergnes de las Casas; Barcelona, 1842, dos tomos. Entre las modernas puede consultarse Federico Ratzel, "Las razas humanas," traducida al español y publicada por la casa Montaner y Simón, dos tomos, 1888, y la obra de Paul Topinard, "L'anthropologie," tercera edición; Paris, Reinwald, 1879, y otras, especialmente las de Huxley, Broca, Waitz, Virchow, etc.

[b] Reclús, obra citada.

[c] "Histoire de la création des êtres organisées d'après les lois naturelles," par Ernst Haeckel (traducción de Letourneau); Paris, 1874, págs. 672–319.

[d] "L'espèce humaine," par A. de Quatrefages; Paris, 1879, págs. 138 y siguientes, y la obra del mismo "Les Polynésiens et leurs migrations."

la isla de Bouton ó Bouro, que aparece en los mapas entre Celebes y Ceram, y ocuparon la Melanesia. Merced á las investigaciones de M. Rochas, el elemento polinésico del pequeño archipiélago de Loyalty proviene de una emigración del año 1730 de las islas-wallis á la Nueva Caledonia. La gran corriente de emigración dejó al Sud la Melanesia y se dividió en tres ramas, de la que una llegó á las islas Samoas, otra á las islas Tonga y otra á las islas Fidjí. Más tarde, de las islas de Samoa, y en especial de la isla de Savaï, partieron grandes emigraciones que poblaron el Norte de Pomotoms, las islas Marqués, Sandwich, extendiendo la colonización hasta Rapa, Gambiers, á la extremidad Sudeste de la Polinesia y hasta el Sudoeste de la Nueva Zelanda. Los habitantes de Rarotonga, una de las principales islas Manaïa, descubrieron y colonizaron la Nueva Zelanda; un tal Ngahué fué el descubridor, y las leyendas de estas comarcas y los cánticos de sus épocas primitivas, traducidos por Jorge Grey, nos describen minuciosamente los viajes, los peligros y hasta la clase de buques. En cuanto á las islas Marqués ó Marquesas, Gattanewa, descendiente de los primeros colonos de la parte tongana del archipiélago, sólo contaba 88 predecesores; se calcula que la llegada de los tonganes á las islas Marquesas tuvo lugar el año 419 de nuestra era; los taitianos á las islas Sandwich hacia el año 701, y Karika colonizó Rarotonga en 1207. Se considera que en los primeros años del siglo xv los maorís abordaron en Nueva Zelanda. Las relaciones entre islas colocadas á grandes distancias pueden calcularse por hechos conocidos que demuestran cómo un islote aislado ha podido recibir todos los elementos de una colonia, así como la posibilidad de la diseminación, efectuándose en una dirección opuesta á la de los vientos alisios. Si se tiene en cuenta que el trayecto de Maiatea á las islas Barrow y Bian-Martín es de más de 1,000 kilómetros, puede concebirse que la Polinesia se haya poblado por colonización voluntaria ó accidental.[a] Todas las islas de la Polinesia parece que estaban desiertas en el momento en que abordaron los navegantes que salieron de Bouton. En cuanto á la invasión de América, según Quatrefages, no existe ninguna dificultad geográfica. La proximidad de dos continentes en el estrecho de Bering, la existencia de las islas de San Diomedes, estando la principal colocada casi á igual distancia de ambas costas, las costumbres marítimas de las poblaciones que por allí moran, la presencia en ambas orillas de poblaciones Tchoutchis, los viajes que suelen hacer de uno á otro continente con ocasión de sus negocios mercantiles, no pueden ofrecer duda alguna acerca de las facilidades ofrecidas á las razas asiáticas para trasladarse á la América del Norte por las regiones boreales. Más tarde, la corriente de Tessan, el Kouvo-Sivo ó río negro de los japo-

[a] Quatrefages, "Peuplement du globe, Migrations Polynésiennes," págs. 138 y siguientes de "L'espèce humaine."

neses abrió una larga ruta á los navegantes, así como la corriente ecuatorial del Atlántico abrió un camino semejante desde el África. Nada tiene de particular que encontremos en el Nuevo Mundo representantes de razas que parecen pertenecer al antiguo contiente, y se comprende la multiplicidad de razas americanas discutida por algunos discípulos de Morton y que ha puesto fuera de duda la autoridad de Humboldt y la obra clásica de Orbigny, "L'homme américain." La presencia de tipos semíticos en América, ciertas tradiciones de la Guayana y el uso en este país de un arma característica de los antiguos canarios[a] se explican satisfactoriamente, descansando esta explicación sobre datos positivos. Dos veces durante el siglo pasado, en 1731 y en 1764, pequeños buques que iban de un punto á otro de las islas Canarias fueron arrastrados por la tormenta en la región de los vientos alisios y de la corriente ecuatorial hasta las costas de América, y lo que ha sucedido en nuestros días ha debido suceder en otras épocas. No debe, pues, extrañarnos encontrar en los alrededores del golfo de Méjico poblaciones afines á los blancos africanos. Por otra parte, Guignes ha demostrado que las razas asiáticas conocían á América mucho antes que los pueblos europeos, y es evidente que si hubiesen tenido buenos buques se hubiesen sostenido continuadas relaciones que se interrumpían á cada momento y que no fueron regulares hasta después del descubrimiento de Cristóbal Colón.[b] Cuenta Gomara, testigo de la conquista de Méjico, que los compañeros de Vázquez de Coronado, remontándose á lo largo del mar occidental hasta el grado 40, encontraron buques cargados de mercancías, cuyos marineros dieron á entender que estaban navegando durante un mes, deduciendo los españoles que venían de Catay ó de la Siria. Abundan, por otra parte, los datos para creer con algún fundamento que los chinos y los japoneses han conocido la América y la han explotado mucho antes que los europeos. Según el propio Quatrefages, la historia de los viajes escandinavos basta para explicar la aparición del tipo blanco y aun del amarillo en medio de las poblaciones americanas. Las invasiones repetidas en las costas americanas por los escandinavos muestran lo que hay de cierto en punto á la pretendida imposibilidad de la población de América. No encontramos aquí, dice Quatrefages, las dobles piraguas de los polinesios con 150 guerreros, y sólo con barcas de 30 ó 40 tripulantes, Leif y Thorwal, atravesaron el mar de la Groenlandia y llegaron hasta Vinland.

En las primitivas épocas de la especie humana y durante larguísimos siglos el comercio no se estableció sobre bases fijas, ni las expediciones

[a] Sobre el archipiélago canario y sus habitantes primitivos, trajes, objetos de adorno, habitaciones, etc., véase el trabajo que insertó "La Naturaleza," revista de ciencias; Madrid, número de 7 de junio de 1879, pág. 9.

[b] Acerca de los buques que usaban los indígenas cuando se descubrió la América por Colón, véase Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," edición española, págs. 13 y 14.

terrestres y marítimas tenían otra verdadera consecuencia que la mezcla de razas y pueblos, ó el exterminio de los más débiles por efecto de las guerras. Los pueblos ó agrupaciones de las edades prehistóricas no podían sostener relaciones comerciales extensas,[a] y los etnógrafos y naturalistas modernos tienen grandes discusiones en presencia de útiles y objetos de lejanas regiones, encontrados en otras donde no se fabricaron y cuya primera materia no es indígena.[b] Supone Evans, que en las islas Británicas se han encontrado objetos de procedencia etrusca, cuyo comercio se extendía hasta el norte de los Alpes,[c] y algunos de dichos objetos tenían indicios de la influencia de Oriente, habiéndose encontrado en Styria cascos de bronce con inscripciones etruscas; Alejandro Bertrand y otros anticuarios sospecharon en un comercio directo con el Oriente por el valle del Danubio y el Dnieper. El descubrimiento de ciertos vasos de una forma determinada en la Bretaña francesa, en Inglaterra y en Irlanda, parecen señalar á este comercio una ruta occidental. Según Evans, aun cuando en otro tiempo se encontraron grandes cantidades de estaño en algunas regiones de España, así como en la Bretaña francesa, es casi seguro que los cassitérides, con los cuales los fenicios hacían directa ó indirectamente el comercio del estaño, deben reconocerse como parte de la Gran Bretaña, y supone dicho autor que las huellas de la influencia de los fenicios en Inglaterra no es cosa averiguada, cabiendo suponer que no comerciaron directamente con los bretones, sino por mediación de mercaderes galos. España fué en épocas atrasadísimas el punto de producción del estaño en el Occidente, como lo fué Malaca en Oriente, y el comercio de este metal en la Gran Bretaña data de época muy remota, lo cual supone un transporte marítimo entre las islas y el continente. Varias consideraciones han inclinado á Sir John Lubbock[d] á creer que entre 1500 y 1200 antes de Jesucristo los fenicios conocían ya las minas de la Gran Bretaña, y á Evans[e] á suponer que del 1200 al 1400 antes de Jesucristo se introdujo el bronce en las islas Británicas, y que los fenicios sabiendo que los habitantes de ellas producían este metal procuraron comerciar con ellos. Es indudable que durante la edad de bronce los habitantes de las islas británicas sostenían relaciones con los pueblos del continente europeo y con los que habitaron en las orillas del Mediterráneo.[f] Por lo que á estas épocas se refiere,

[a] Véase "La navigation et le commerce: L'homme avant les métaux," par N. Joly, pág. 261.

[b] Véase John Evans, "L'âge du bronze, instruments, armes et ornements de la Grande-Bretagne et de l'Irlande," traduit par W. Battier; Paris, 1882.

[c] En los Archivos de Antrop., vol. VI, pág. 237, hay una memoria de Hermann Geuthe sobre el comercio etrusco con las regiones del Norte: Evans, "L'âge du bronze," pág. 453.

[d] "El hombre prehistórico," edición inglesa, pág. 73.

[e] "L'âge du bronze," pág. 521.

[f] Evans, "L'âge du bronze," págs. 526–528.

no abundan hechos positivos que puedan darnos luz sobre el comercio marítimo de aquellas edades, pudiendo arrojar alguna sobre las expediciones marítimas las leyendas de los pueblos antiguos.

Según Eckstein, los *cares* fueron los navegantes más antiguos de que se tiene memoria, al propio tiempo que los más intrépidos, habiendo sido divinizadas sus instituciones, su industria, sus lejanas y atrevidas expediciones bajo la forma emblemática de los dioses Macares. Según el abate Brasseur de Bourbourg,[a] estos *cares* son los antepasados de los fenicios, de los pelasgos y de los etruscos, y aun de los egipcios, de cuyas aptitudes marineras se aprovecharon. Los documentos mejicanos hablan de unos pueblos que visitaron el Norte de África, la Iberia y los tres grandes lagos anteriores á la formación del Mediterráneo y que llegaron en sus correrías hasta el Asia Occidental. Otros relatos suponen que una raza que habitaba los vastos continentes polares septentrionales se estableció en las tierras de Tollán y en América, y que las corrientes de emigración que partieron de las costas orientales de Asia, de la China y del Japón se dirigieron al Occidente. Se supone que varias colonias de negros se establecieron en la tierra de los atlantes, y que el Asia envió un gran contingente de población sobre América por las vastas tierras, islas y continentes que se unen con las tierras polares que se extendían entonces por el lado del Pacífico, islas y continentes hundidos y que han dejado como huellas de su existencia los archipiélagos oceánicos.[b] Sea lo

---

a "Quatre lettres sur le Méxique."

b Todavía no se ha dicho la última palabra sobre el origen de los primitivos pobladores de América, y por ahora estamos aún en el terreno de las hipótesis. Aunque no deben desdeñarse los excelentes trabajos del abate Brasseur de Bourbourg, que conocía á fondo las costumbres, los idiomas, las tradiciones de los indios de la América Central y poseía una magnífica biblioteca relativa al Nuevo Mundo, no por esto deben aceptarse las conclusiones contenidas en sus obras (Lettres sur le Méxique: Sources de l'histoire du Méxique dans les monuments égyptiens, et de l'histoire primitive de l'ancien monde dans les monuments américains, 1864). El gran continente que se extiende al otro lado del Atlántico ha contenido focos y centros de civilización que en nada cedían á aquellos de donde ha surgido nuestra actual sociedad. América Central y el Perú, en opinión de algunos americanistas, son regiones en donde se desarrollaron durante muchos años las civilizaciones anteriores á Cristóbal Colón y á la conquista española. Cuando Cortés desembarcó en Méjico, se encontró con estados constituídos que habían salido hacia siglos de la barbarie primitiva y que habían experimentado radicales transformaciones. Las vastas regiones de la América Central, que quedaron sometidas á la corona de España, lejos de estar habitadas por groseros salvajes contenían ciudades populosas, pueblos guerreros, comerciantes é industriales y monumentos antiquísimos. Según Bancroft (The native races of the Pacific States of North America, par Hubert Howe Bancroft, 5 volúmenes en 8° de 800 páginas; Nueva York, Appleton y Ca.; París, Maisonneuve, 1875), las razas de América son americanas, y las civilizaciones del Perú y de Méjico han nacido y se han desarrollado allí donde se encuentran restos de aquellas civilizaciones, y si razas y pueblos extranjeros desembarcaron en las costas de América, es probable que no ejercieron gran influencia sobre la civilización y la raza. Bancroft considera que la teoría más aceptada es la autóctona.

que fuere de los aborígenes de América, todo induce á creer que su población se debe á grandes emigraciones marítimas. En el estado actual de los conocimientos no puede afirmarse nada en concreto; pues mientras Girard de Rialle pone á Bancroft en las nubes y por los suelos al abate Brasseur de Bourbourg, no faltan autores que, exagerando quizás un poco, califican á Bancroft de autor nada científico.[a] Los españoles, que conquistamos á América para el mundo antiguo, utilizando los materiales acumulados en nuestros archivos de Indias, estamos en el caso de dilucidar la mayor parte de las cuestiones relativas al origen y desarrollo de las poblaciones y de la cultura de la América precolombiana.

Sería tarea muy larga enumerar las circunstancias que pueden haber empujado á los hombres á cruzar el mar, señalando algunos historiadores, entre otros factores, el clima, la naturaleza del suelo y la situación de los países. Bien es verdad que el clima tiene poderosa influencia, pero no puede afirmarse en absoluto que el espíritu emprendedor, el amor al trabajo, la energía y el temperamento de un pueblo dependan exclusivamente del clima de un país, pues en las zonas heladas encontramos los esquimales y en zonas en que la temperatura es algo más templada se desarrolló la civilización árabe y otras. Respecto á la situación y á la naturaleza del país, Gelcich[b] recuerda que los fenicios habitaban un estrecho litoral, separado del país interior por colosales cordilleras, cuyos medios de comunicación por tierra eran escasos, mientras que el agua y los vientos periódicos reinantes en aquellas costas invitaban al tráfico marítimo como más cómodo y más rápido. Los bosques del Líbano les proporcionaban magníficos cedros que empleaban como materiales de construcción, y si á esto añadimos que de día en día aumentaba la población en aquella costa,

[a] D. Juan Monserrat en su "Historia natural del hombre: América, Generalidades," de la revista "El Mundo Ilustrado," 2ª serie, tomo II, pág. 202. Pueden consultarse con fruto los trabajos de los Congresos de americanistas, "Congrès de Nancy," y otros de 1875 y 1876 de que dan cuenta las revistas históricas, geográficas y etnográficas de aquella época. Recuerdo que en mayo de 1851 la "Revue Britannique" ya publicó un trabajo sobre antigüedades americanas. El movimiento americanista es hoy considerable y se estudia así en Europa como en la misma América esta parte de mundo, bajo todos sus aspectos, siendo las corrientes dominantes las de que las mismas leyes han producido la vida y la civilización en aquellas apartadas regiones que en el viejo mundo, á lo menos por lo que he podido leer y comprobar personalmente, desde la aparición y sucesión de los vertebrados (sobre este punto véase "Revue des questions scientifiques," número de abril de 1878, pág. 686), hasta la aparición de la brillante civilización de Méjico y de la América Central (Anahuac), y desde ésta á la moderna civilización americana nacida de la europea y ensalzada en los centenarios de la independencia que celebra la primera de sus potencias del Norte. (Sobre el centenario de la independencia americana, puede leerse el trabajo de Francisco Beslay publicado en "Le Correspondant," pág. 220, núm. 25, julio 1876, tomo LXVIII.)

[b] "Desenvolvimiento histórico de la navegación," edic. esp., pág. 6.

que la madre patria llegó á ser estrecha para los indígenas, y que los medios de subsistencia probablemente escasearían, es muy natural suponer que los fenicios corrieron el riesgo de las expediciones marítimas aguijoneados por sus grandes necesidades. Análogas causas concurrieron en Egipto. En el Nuevo Mundo, desde los límites chilenos hasta las playas del Ecuador, las costas del Sur de América son análogas á las de Siria; mas la escasez de maderas se hizo tan sensible como en Egipto, á pesar de lo cual Francisco Pizarro, al llegar en 1526 con el piloto Bartolomé Ruiz á la bahía de San Mateo, vió balsas en ella y tropezó con mercaderes inca-peruanos que traían pañuelos y artículos de bisutería. En Atacama, donde la madera escaseaba mucho, se servían para la pesca de odres hinchados, unidos entre sí por pértigos de madera. Balsas semejantes, construídas con pieles, cuerdas y tablas, encontraron los romanos entre los indígenas de España.[a] Todos estos hechos nos muestran que los primeros ensayos de navegación se realizaron bajo circunstancias muy diversas, y una vez vencidos los obstáculos de estos primeros ensayos se desarrollaron las habilidades marítimas en proporción de la naturaleza geográfica é hidrográfica del país. Las costas entrecortadas y peligrosas, los mares impetuosos y las playas expuestas á la inclemencia de las tempestades, las islas fronterizas, los bajíos y arrecifes son muy á propósito para formar diestros marinos. Los viajes de los normandos nos dan de ella testimonio; la cercanía de Elba, y desde Elba la de Córcega, atrajo á los etruscos hacia el Mediterráneo mucho antes que á los romanos. Los célebres marineros austriacos proceden de las costas del Quarnero y de la Dalmacia, abundantes en islas. En siglos pasados las islas Británicas han atraído poco á poco pobladores que rivalizaban en habilidad marítima. Los caribes del Nuevo Mundo, antes del descubrimiento de América habían conquistado las pequeñas Antillas y la parte oriental de Puerto Rico, extendiendo sus piraterías hasta las costas de Haití. En la costa occidental del norte encuéntranse marineros tanto más hábiles cuanto más se avanza al norte partiendo de la isla Vancouver.

Suponen algunos autores que los padres primitivos de los cananitas habitaban las playas del mar Rojo, y por la esterilidad del terreno se vieron obligados á dedicarse á la pesca;[b] y otros entienden que cuando los hebreos habían conquistado la mayor parte de la tierra de Canaan, los habitantes de Palestina, perseguidos por las tropas de Josué, huyeron hasta el mar; y como solamente Sidón podía ofrecerles un refugio seguro, se reunió allí tal muchedumbre que llegaron á escasear los víveres, y de aquí numerosas emigraciones y el estableci-

---

a Fernández de Navarette, "Disertación sobre la historia de la náutica."

b Theophil Friedrich Ehrmann, "Geschichte der Merkwürdigen Reisen Frankfurt," citado por Gelcich.

miento de los fenicios en varios puntos del Mediterráneo.[a] Se fijaron en Chipre, en Rodas, Grecia, Cerdeña, Sicilia, España y otros puntos. Mientras la navegación quedó limitada á la parte oriental del Mediterráneo, sólo pudo desarrollarse poco á poco, puesto que con excepción del trigo, los productos de todos los demás países eran casi de la misma naturaleza y suficientes para las necesidades respectivas; pero cuando anclaron en Sidón los primeros buques cargados de oro y plata, se transformaron súbitamente las relaciones comerciales y centenares de barcos cruzaron el Mediterráneo en toda su extensión y direcciones. De todos los pueblos de la Siria, dice Maspero,[b] ninguno como los fenicios se aprovechó de la conquista egipcia. Las gentes de Arad y de Simyra bajo Tutmosis III tomaron parte en las revueltas de los Rotennons, habiendo sido castigados duramente por Gebel y Beroutho. Sidón y Tiro habían permanecido fieles desde Tutmosis I hasta Ramsés II. Obtuvieron el privilegio de hacer el comercio en Egipto por cuenta de los extranjeros y en el extranjero por cuenta de Egipto. En este sentido los fenicios fueron el primer pueblo comerciante de la antigüedad. El comercio que se limita á satisfacer las necesidades del consumo de la población es siempre pequeño y de escasa importancia; el gran comercio, el comercio que enriquece á las naciones y que hace á las unas poderosas y fuertes sobre las otras es el gran comercio, por el cual una nación lejos de limitarse á satisfacer las necesidades del propio mercado, abastece á los demás y se apodera de su consumo. Esto es lo que hicieron los fenicios en la antigüedad, esto es lo que hacían Venecia, Florencia y Barcelona en la Edad Media, y esto es lo que hace la moderna Inglaterra.

Merced, pues, á este privilegio de que disfrutaron los fenicios de comerciar con Egipto por cuenta de los extranjeros y en el extranjero por cuenta de los egipcios, Sidón, que había sucedido á los giblitas en la supremacía de la nación fenicia, pudo desarrollar su marina y llegó al más alto grado de poderío; con esto continuó sintiendo este pueblo la necesidad de extenderse, apareciendo Tiro tan rica y poderosa como Sidón y quizás más; y como si en su país natal no hubiesen tenido bastante ocupación, fueron buscados los fenicios para servir de marineros á los israelitas, en términos que Hiram no sólo proporcionó la madera para el templo de Salomón, sino que también la transportó en balsas propias con marineros fenicios; Salomón conoció la favorable situación de su reino en el Mediterráneo y quiso abrir camino al

[a] Acerca del antiguo comercio de los fenicios en el Mediterráneo, puede consultarse, además de las mencionadas más arriba que tratan de la Fenicia, la notable obra de R. Bosworth Smith, "Carthage and the Carthaginians," by R. Bosworth Smith, second edition; London, Longmans, Green, and Co., 1879. Se ocupa especialmente de los fenicios, de sus relaciones con los israelitas y de su comercio en las costas del Mediterráneo.

[b] "Histoire ancienne des peuples de l'Orient;" 3e édition, p. 232.

tráfico marítimo é hizo construir buques en Ezion-Gezer: pero cuando se trató de equiparlos tuvo que acudir á los fenicios, pues los judíos tenían horror al mar.[a] El comercio de los fenicios se hacía á la vez por tierra y por mar por medio de caravanas y de buques, y todos los caminos que desde los grandes mercados del extremo Oriente de la India, la Bactriana, la Caldea, la Arabia, las regiones del Cáucaso, se dirigían al Occidente, venían á parar á Sidón y Tiro; empero el verdadero alcance de los viajes fenicios presenta bastante oscuridad, pues el temor de que otros pueblos pudiesen arrebatarles alguna parte de su tráfico, les hizo no sólo muy callados, sino de tal manera perspicaces y astutos, que intencionalmente guiaban mal á los buques griegos para que éstos encallasen en bancos de arena.[b] Su manera de comerciar no tenía tendencias civilizadoras, por más que sin quererlo los pueblos comerciantes son grandes agentes de la civilización y del progreso, pues siempre procuraron los fenicios dejar en el estado de barbarie en que los encontraban á los pueblos con quienes comerciaron.[c] De esta manera se comprende que no hayan llegado hasta nosotros noticias detalladas de sus extraviados viajes en el Océano atlántico; y si algún autor sostiene que la misteriosa Ogigia no es otra que una de las Antillas, Gelcich está de acuerdo con él;[d] y si la inscripción descubierta en el sepulcro del Grave-Creek es verdaderamente fenicia,[e] no cabe duda de la llegada de los fenicios al continente americano. En cuanto á sus viajes hasta el cabo de Buena Esperanza, Gelcich supone han sido corroborados en los tiempos modernos por haberse hallado el caso de una galera fenicia al excavar un subterráneo.[f] Es difícil averiguar si los mercaderes fenicios por sí mismos iban á buscar el oro de los montes Altaï y los productos del Ganges, ó bien si se limitaban á procurárselos de los depósitos intermedios de la Arabia y la Caldea; lo cierto es que se hallaban establecidas factorías á todo lo largo de las grandes vías de comercio, ocupando los principales puntos de los ríos y los desfiladeros de las montañas. Laïs era una colonia de Sidón: Amath en el valle de Oronte, Thapsay en el esguazo del Eufrates, Nisibis cerca de las orillas del Tigris, eran fundaciones fenicias que juntamente con otras ciudades constituían factorías y estaciones que los comerciantes de Sidón

---

[a] E. Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 10.

[b] E. Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 11.

[c] John Evans, "L'âge du bronze," edición francesa; París, 1882, pág. 458.

[d] "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 11.

[e] Prutz, "Deutsches Museum," 1855, citado por Gelcich.

[f] Cita Gelcich este hecho tomado del Philosophical Magazine, abril 1820; y Dinglers, Polytechnisches Journal, § 50, tomo II; pero ¿no cabe suponer que esta galera fuese arrastrada allí por la corriente desde algún punto de la costa occidental de África en donde hubiese habido alguna factoría fenicia? Descansa mi suposición en la existencia de colonias fenicias muy próximas al Mediodía de África, y me apoyo para ello en lo que dice Humboldt, Cosmos, nota 33, pág. 390, tomo II de la edición española.

habían establecido en la ruta de sus caravanas, así como depósitos donde se guardaban los productos de las regiones comarcanas para enviarlos luego á los grandes almacenes del Líbano.

El comercio marítimo de los fenicios con los pueblos mediterráneos produjo la creación de un verdadero imperio colonial, del cual no se tiene gran conocimiento por haberse destruído los documentos y relaciones que contenían los archivos de Tyro y de Sidón, así como las obras que los autores greco-romanos habían escrito sobre este punto. Cuentan las leyendas de Melkarth, el Hércules tirio, que con numeroso ejército y armada se aprestó á la conquista de Iberia en donde reinaba Khrysaor, hijo de Géryon, habiendo sometido parte del África en donde introdujo la agricultura; fundó á Hecatompyles, pasó el estrecho, construyó Cádiz, venció á los habitantes de España y regresó al Asia por Galia, Italia, Cerdeña y Sicilia. Los giblitas comenzaron á establecer colonias en las costas comarcanas, y los sidoneses, después que los hubieron vencido, continuaron y extendieron sus expediciones hasta Chipre, cuya isla estaba llena de bosque en la antigüedad y producía mucho trigo para el sustento de sus habitantes. Las colinas de Tamasson contenían gran cantidad de cobre, en términos que los romanos se habituaron á denominarle cyprium. Desde el momento en que llegaron los fenicios á Siria, Chipre fué poblada por los hamititas y los kittitas, dos ramas de la raza cananea, y fundaron las ciudades de Hamath (Amatonte) y Kition, rechazando á los indígenas al interior; después vinieron nuevas y sucesivas invasiones que acabaron por hacer dueños á los fenicios de toda la isla.[a]

Byblos fundó en la costa oeste el gran santuario de Paphos; Golgos, Lapethos, Kourion, Karpasia, Tomassos fueron construídos en diversos puntos de la isla y formaron pequeños estados independientes gobernados por reyes, pero que pasaron á la sumisión de Sidón. En el sud los establecimientos de los fenicios no adquirieron estabilidad. Tenían varios sitios fortificados en la costa meridional de la Siria, en Dor, Joppé, Ascalon, en el monte Casios, en la frontera de Egipto. En las grandes ciudades del Delta, en Tanis, Bubaste, Meudes y Sais tenían depósitos y factorías dependientes empero de la autoridad egipcia. Los almacenes que tenían en Memfis, en el barrio Ankhtauoi, adquirieron un gran desarrollo y acabaron por ser una nueva ciudad. Desde Egipto los buques fenicios avanzaron hacia el oeste siguiendo la costa de África. Los países del norte, especialmente los del Asia menor, ofrecieron á los marinos de Byblos y de Sidón ancho campo de exploraciones y aventuras y variedad de productos para sus cambios. En la región occidental abundan los valles regados por los ríos el Kaïkos, el Hermos, el Caystro y el Meandro, por

[a] Mövers, "Die Phenizier," tomo II; y Maspero, "Histoire ancienne des peuples de l'Orient:" "Les grandes migrations maritimes."

cuyas arenas corría oro. En la costa abundan las islas fértiles, Lesbos, Chíos, Samos y otras abundantes en trigos, en terrenos aptos para el cultivo de la viña y del olivo, cuyo subsuelo contenía mármoles y metales, y en una palabra, la región occidental del Asia menor reunía todas las condiciones de un país apto para la agricultura, las artes y el comercio. Hace notar Maspero, que todas las razas del antiguo mundo parece que se dieron cita en el Asia menor.[a] En épocas remotísimas encontramos los turanianos y los koushites ó kuschitas, los primeros en la región de las montañas y de las minas, y los segundos en las comarcas más adecuadas para el cultivo y el comercio marítimo.[b] Los kuschitas desaparecieron sin dejar huellas de su existencia, y titubean los historiadores al reconocer en los primitivos cares los restos de una de sus tribus más poderosas.[c] Los turanianos abroquelados detrás de sus montañas resistieron hasta la época romana. Los pueblos de la Cólcida, los saspiros y los chylabios ó chalybes dedicados á la explotación minera, proporcionaban oro y estaño á todo el Asia anterior. Los arios del Asia menor pertenecían á una misma familia, cuyo dominio se extendía desde la Armenia á la cordillera de Tauros hasta el mar del Archipiélago, creciendo la población en la parte occidental de la meseta, regada al norte por el río Sangarios y al sud por el Meandro. Este país, que recibió el nombre de Frigia, se hizo célebre por la fertilidad de sus campos y la belleza de sus prados y llegó á ser una nación poderosa y rica, asiento de una raza laboriosa. Los fenicios no encontraron gran oposición en Cilicia ni en Solymes y extendieron sus colonias, entre las que se recuerdan Kibyra, Masoura, Rouskpous, Sylion, Mygdala, Phaselis, Sidyma y otras. Así que salieron del terreno de los semitas y trataron los fenicios de establecerse en las regiones ocupadas por los arios, las cosas cambiaron de aspecto; pues los lycios, lejos de recibir á los marinos que les llevaban los productos de las civilizaciones orientales, se opusieron tenazmente á la fundación de colonias. Desde el Promontorio Sacro hasta la punta de Cnido sólo tuvieron los fenicios una factoría importante, Astyra, frente á Rodas. Los cares no ofrecieron gran resistencia, permitiendo que los marinos de Sidón desembarcaran en Rodas, alejaran hacia las montañas á los indígenas y se apoderaran de los tres puertos de Jalysos, Laudos y Camyros. Pronto se fusionaron con los feni-

---

a "Les grandes migrations maritimes," obra citada.

b Menard, en su "Histoire des anciens peuples de l'Orient," p. 476, les llama "couschites." Para el estudio del territorio del Asia menor, especialmente de la Fenicia y de las instituciones de ésta, véanse Menard, obra citada, "Géographie de la Phénicie;" Tiele, "Origine des phéniciens," y Levy, "Études phéniciennes;" Ernest Renan, "Missions de Phénicie: Revue archéologique," vol. V, 1862; y Texier, "Description de l'Asie mineure."

c D'Eckstein, "Questions relatives aux antiquités des peuples sémitiques: Les cares dans l'antiquité," y véase Daux, "L'Industrie humaine: Les migrations maritimes."

cios, recibiendo en tal proporción sangre fenicia, que pronto se dió á su país el nombre de Phæniké (tierra fenicia). El pueblo que surgió de este cruzamiento tuvo durante muchísimo tiempo una importancia extraordinaria en el desenvolvimiento de la civilización de todos los países que baña el mar Egeo, extendiéndose á Megara, en Atica, en cuyo punto la mayor parte de las grandes familias eran oriundas de allí. El contacto con los fenicios hizo nacer á los cares á la vida civilizada, y con los fenicios recorrieron el mundo entonces conocido, desapareciendo del mapa y de la historia el día en que la última colonia Egea de los fenicios sucumbió bajo la influencia de la civilización griega.

Las grandes expediciones marítimas de la antigüedad aparecen descritas en las leyendas mitológicas y relatadas bajo la forma de fábulas y cuentos heróicos, los cuales han suministrado un inmenso material para los estudios históricos, geográficos y económicos. El poeta que bajo el nombre de Orfeo ha contado la expedición de los argonautas, habla de la división de la antigua Lyconia en islas separadas, y explica que Neptuno, el de la negra cabellera, irritado contra Saturno hirió á Lyctonia con su tridente de oro, y estas y otras figuras producidas por un conocimiento imperfecto de los datos geográficos fueron interpretadas por la escuela de Alejandría, que con tanta complacencia buscaba los orígenes de las cosas, pudiendo ser el desmembramiento de la Atlántida un reflejo lejano del mito de Lyctonia, ó la desaparición de la misma, designar en las fábulas de la Samotrasia una gran inundación que debió invadir aquella comarca.[a] Lo que ha habido de más eficaz en la influencia ejercida por la situación geográfica del Mediterráneo, dice Humboldt, sobre las relaciónes de los pueblos y sobre esta conciencia de sí mismo á que se ha elevado sucesivamente el mundo, es la proximidad del continente oriental, proyectándose hacia adelante por la península del Asia menor; es el gran número de islas que pueblan el mar Egeo y que han sido como un puente arrojado al paso de la civilización; y, en fin, el largo surco escavado entre la Arabia, el Egipto y la Abisinia, en el cual bajo el nombre de Golfo Arábigo ó Mar Rojo penetra el Océano Indico. Estas relaciones topográficas facilitaron el desarrollo del poder fenicio y más tarde del helénico; apresuraron la corriente de las ideas, viéndose los recursos que el mar ofrece como elemento de aproximación de los pueblos. En Egipto, en las orillas del Eufrates y del Tigris, en la Pentapotamia india y en la China, en todas las comarcas donde primitivamente apareció la civilización, la vemos que sigue el curso de los grandes ríos que las atravesaban, no sucediendo lo mismo en la Fenicia ni en la Grecia. La actividad de los griegos, el instinto que

[a] Cosmos, "Ensayo de una descripción física del mundo," por Alejandro de Humboldt, edic. esp., tomo II, pág. 118.

los llevaba á todos, y particularmente á la raza jónica, á las empresas marítimas, pudo satisfacerse libremente merced á la distribución maravillosa de la cuenca del Mediterráneo y á las comunicaciones de este mar con el océano por el Sud y por el Oeste. Las leyendas de la circunnavegación de la Libia contienen datos muy curiosos sobre las condiciones del transporte de aquellos tiempos,[a] así como los míticos relatos de Belerofonte, Hércules, Perseo y el viaje á Troya.[b]

Antes del descubrimiento de la brújula, tanto en el antiguo mundo como en América, en épocas anteriores al descubrimiento por Colón, la navegación fué exclusivamente costanera desde los continentes á las islas más cercanas, y desde una isla á otra, no existiendo la verdadera navegación oceánica. Los útiles que empleaban los primitivos navegantes del Nuevo Mundo,[c] los conocimientos náuticos de fenicios, griegos y romanos[d] y el relativo atraso de la astronomía en aquellos tiempos no permitían, como he dicho, la navegación oceánica,[e] lo cual explica la necesidad de invertir mucho tiempo en los viajes marítimos, bordeando siempre en vez de seguir una ruta conocida en línea recta.

Como veremos, esta navegación costanera caracteriza el movimiento mercantil marítimo de la antigüedad, y por lo tanto, á pesar de la intrepidez de los navegantes de la Fenicia, de Cartago, de Grecia y de Roma, no pudieron establecerse relaciones continuas entre las diversas regiones del mundo separadas por los océanos, sino en cuanto lo permitía una ruta parelela á las costas ó recorriendo islas á pequeña distancia una de otra. Es notable, sin embargo, que á pesar de haber conocido la brújula los chinos desde la más remota antigüedad, no registre su historia grandes navegaciones oceánicas y trasatlánticas, existiendo con fundamento la creencia de que sus expediciones primitivas á América tuvieron lugar por el Norte y por la costa occidental, y por aquellos puntos en que abundan las islas.

---

a Nota 23, pág. 386 y siguientes, tomo II, "Cosmos," edic. esp.

b Tomo II del "Cosmos," de Humboldt, texto y notas, véanse los autores citados en las mismas.

c E. Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 13.

d Conocimientos náuticos del os pueblos más antiguos, en Gelcich, obra citada, págs. 14 y siguientes, hasta la 62.

e En Humboldt (Cosmos, edic. esp.) se encuentra una descripción completa del proceso y adelantos de los conocimientos astronómicos, los cuales, según demuestra detenidamente Gelcich en su "Desenvolvimiento histórico de la navegación," han influído extraordinariamente en la extensión y progreso de la marina y en el comercio, cuya extensión á su vez ha influído en el desarrollo de las ciencias astronómicas, como lo demuestra, entre muchisimos que pudieramos citar, el que relata Humboldt en su obra citada ("Cosmos," edición española, tomo III, pág. 243), de que el movimiento de la navegación en el mar de la India que baña las costas occidentales del Africa, familiarizó muy pronto á los marinos con las constelaciones próximas al Polo Antártico, particularmente á partir del reino de las Lágidas.

Los griegos y los romanos se limitaban á indicar de cuando en cuando el lugar de cielo en que un cometa aparecía sin precisar su trayectoría aparente; en cambio los chinos observaban y anotaban con cuidado todos estos fenómenos, de suerte que sus ricos anales contienen detalles circunstanciados acerca del camino seguido por cada cometa, cuyos documentos se remontan á más de cinco siglos antes de la Era cristiana.[a] Xenophanes y Theon de Alejandría llamaban á los cometas nubes errantes. Los anales chinos registraban cuidadosamente las apariciones de meteoros,[b] y lo propio se nota registrando los manuscritos de los antiguos aztecas.[c] Mas de mil años antes de nuestra Era los chinos tenían ya balanzas magnéticas,[d] uno de cuyos brazos llevaba una figura humana que indicaba constantemente el Sud y se servían de esta brújula para caminar á través de las estepas de la Tartaria; y ya en el siglo III de nuestra Era, es decir, setecientos años antes de la introducción de la brújula en los mares europeos, los barcos chinos navegaban por el Océano Indico según la indicación magnética del Sud, y es evidente la superioridad que daba á los geógrafos chinos el conocimiento y empleo de la aguja imantada en épocas tan remotas sobre los geógrafos griegos y romanos que ignoraron siempre la verdadera dirección de los Apeninos y de los Pirineos; Kuopho, físico chino, escribió el elogio del imán á principios del

[a] Humboldt, "Cosmos," edic. esp., tomo I, pág. 89 y notas 42 y 56. Á pesar de la autorizada opinión de este sabio alemán y de la de G. Schlegel (Uranographie chinoise, ou preuves directes que l'astronomie primitive est originaire de la Chine et qu'elle á été empruntè par les anciens peuples occidentaux á la sphère chinoise, dos tomos con atlas), se empeña Federico de Hellwald (Historia de la civilización, edic. esp., pág. 161) en que no es tan antigua como se cree la cultura china y que nuestra astronomía no procede de aquélla. Ha de reconocer, como efectivamente reconoce Hellwald, que los chinos conocían la brújula desde el año 121 de la Era cristiana, mas no acertaron á hacer de ella el uso debido, ni de otros instrumentos náuticos, y supone que su navegación no se extendía generalmente más allá del Japón, las Filipinas, Java y Malaca, y excepcionalmente hasta Dyadda en el mar Rojo. En cuanto á los pueblos de las costas del mar Rojo, según Gelcich (Desenvolvimiento histórico de la navegación, pág. 12), de las noticias y observaciones contenidas en el libro de Job sobre barcos, pesca de la ballena y constelaciones, se deduce fácilmente que Job estaba en comunicación con gentes que frecuentaban el mar; y en efecto, tanto Estrabón como Plinio y P. Mela mencionan á un tal Eritras, que habitaba la costa oriental del mar Rojo (los antiguos autores extienden los límites del mar Rojo hasta la costa índica, á toda la parte septentrional del Océano Indico), designándole como el inventor de la náutica. También parece haberse desarrollado bastante temprano un lucrativo tráfico marítimo en aquellas regiones, aun cuando la historia no distingue con claridad los pueblos que de ello se ocupaban.

[b] Eduardo Biot, "Sobre las antiguas apariciones de estrellas errantes en China," citado por Humboldt, Cosmos, nota 77, pág. 373, tomo I.

[c] A. de Humboldt, "Monuments des peuples indigènes de l'Amérique," tomo II.

[d] Humboldt, Cosmos, tomo I, pág. 162, edic. esp.

siglo IV.[a] En la antigüedad, los progresos de la navegación corrían parejas con los progresos de la astronomía, de la geografía y de la tecnología náutica; esto explica por que los fenicios, el pueblo comercial más importante de la antigüedad, no hizo más que comerciar en el Mediterráneo y sus alrededores por tierra y por mar. Recordará el lector el curso de las expediciones fenicias indicadas en el anterior capítulo, y conviene recordar ahora, en epoyo de la tesis que hemos formulado, nuevos hechos sobre el desarrollo del comercio fenicio á partir del Mediterráneo.

Más allá de Rodas se abrieron dos grandes vías de navegación, una de ellas es la que remonta la costa de Asia y gana la embocadura del Helesponto, seguida por las flotas fenicias. Ayudado este pueblo por los cares, colonizaron Delos, Rhene y Paros. Los hijos de Sidón conquistaron á Oliaros y los de Biblos á Melos, que producía en abundancia el azufre, el alumbre y otros artículos, y cuya riqueza minera excedía á la de Thera y Siphnos. Se establecieron pesquerías de la concha testácea de que se extraía la púrpura en Nisyra y Gyares, importantísimas tintorerías y manufacturas de tejidos en Cos, Amorgos y Melos. Los hijos de Sidón remontaron las costas de Tracia y comenzaron á explotar las minas de oro del monte Pangeo, llenando de colonias á Samotracia, Lemmos y Thasos. Desde las Cycladas se extendieron los fenicios por los países de los alrededores en todas direcciones. Buscando nuevos mercados para su comercio entraron por el estrecho canal del Helesponto, y deseando asegurar su posesión, fundaron á Lampsaco y Abydos, tomaron á Pronectos á la entrada del golfo de Ascania, en el punto donde podía darse salida á los productos de las minas de plata que los bithynios explotaban en sus montañas. Pronto descubrieron un nuevo canal, y siguiéndolo se encontraron con un mar inmenso cuyas riberas se extendían á Oriente y Occidente hasta perderse de vista. Siguieron á lo largo de la costa oriental atraídos por la fama de las minas del Cáucaso, y secundados por los cares, establecieron desde el Bósforo á la Colchide una serie de puntos fortificados y factorías: Heráclea, Póntica, Sésamos, Karambys

[a] Humboldt, Cosmos, tomo II, pág. 169 y nota 62. Con posterioridad á la publicación del Cosmos, de Humboldt, ha aparecido la extensa é importante "Historia de la China," de Boulger, en Inglaterra (History of China, by Demetrio Charles Boulger; Londón, W. H. Allen and C[a], tomo I, 1881; tomo II, 1882; tomo III, 1884), que á pesar de su extensión, ni trata de la edad prehistórica en la China, acerca de la cual tantas noticias y datos ha sabido acumular Hellwald en la "Historia de la civilización" (edic. esp., pág. 156 y siguientes, texto y notas hasta la pág. 177), ni hace una reseña de las grandes expediciones chinas en épocas primitivas, todo lo cual hubiera debido figurar en el capítulo 1°, que, entre otros epígrafes de materias contenidas, figuran los siguientes: "The Early Ages, Mythical Period," etc., valía la pena de que Boulger cuando menos hubiese recopilado los datos que contienen las obras de Humboldt sobre la astronomía y la meteorología antigua de la China.

y Sinope, que más tarde fueron ciudades florecientes bajo el dominio de la Grecia. Se situaron igualmente á la embocadura del Dnieper, aventurándose los hijos de Sidón en sus correrías comerciales hasta las grandes llanuras de la Rusia meridional. De los lejanos mares de estas comarcas extrajeron el atún, la sardina, la púrpura, el ámbar, el oro, la plata, el plomo, el estaño necesario á la fabricación del bronce que por otra parte recibían por tierra á través de la Armenia y de la Siria. Desde Rodas hacia el Sud se ven de lejos las cimas de las montañas de Creta, y mientras que una parte de las flotas fenicias se lanzaba al descubrimiento del Ponto-Euxino, otra se dirigió á Creta y la ocupó. Cositania, esta isla de fértiles valles y frondosos bosques, y los indígenas que las ocupaban, fueron rechazados por los fenicios hacia el Ida. Se explotaron en gran escala las pesquerías de púrpura de Itanos, Lappa, Kairatos, Gortyne, Phœniské y Lebene. De Creta pasaron luego á Cyterea, situada á la entrada del golfo de Laconia. El *murex brandaris*, del cual se extraía la púrpura de las islas, se encontraba en tal cantidad, que en cierta época se dió á la isla el nombre de Purpurada. Los fenicios se establecieron en ella y construyeron un santuario á Astarté. Desde allí se extendieron á lo largo del Peloponeso, después á la Illiria é Italia, á la Grecia continental, y por el istmo de Corinto á Egina, Salamina, Argólida y Atica. Kadmos, á quien se supone fundador de Tebas, estableció en Beocia una gran colonia.[a] Ninguna de sus colonias y factorías sobrevivió á la invasión de los dorios.

Se supone con fundamento que los fenicios desde época remota tenían dos clases de buques, á saber: de guerra y de comercio, siendo los primeros largos y puntiagudos y los últimos de forma más redonda. Supone Gelcich [b] que la quilla, branque y codaste, así como las cuadernas propiamente dichas, no se conocían en tiempo del sitio de Troya; que el casco del buque estaba formado de vigas estrechamente colocadas una junto á otra, unidas por travesaños de madera introducidos en ellas, cubriendo el fondo unas planchas más anchas que formaron el tablazón y uniéndose planchas y costillas con clavos de madera. Mientras que algunos autores griegos han sostenido que los buques de aquellos tiempos no tenían cubierta alguna, resulta lo contrario de la Odisea, en donde se dice que Ulises había concluído la construcción de su buque con la colocación de la cubierta. Como materiales de construcción se empleaban el abeto en Siria y el cedro y la encina. De acuerdo con la forma redondeada de los buques mercantes fenicios, no se hacía distinción alguna entre proa y popa. Velas, remos y lastre se inventaron tomando ejemplo de lo que hacen

[a] Lenormant, "Les premières civilisations." tomo II; "La leyenda de Kadmos, y Las colonias fenicias en Grecia."

[b] "Historia de la navegación," edic. esp., pág. 14.

algunas aves. Los buques griegos no tenían más que un solo timón y los fenicios se servían de varios. La forma de las velas era triangular y se construían de paja, de pieles, cáñamo, etc. Sólo había un mástil, el cual se sacaba durante la calma ó mientras los buques permanecían anclados. Los fenicios construían sus áncoras de pesadas piedras ó se servían de sacos llenos de arena. En sus primeros viajes hacia la parte occidental del Mediterráneo poseían ya áncoras de madera de un solo brazo, excavadas interiormente y llenas de pedazos de plomo. Para llevar considerables cantidades de plata á su país sacaron el plomo de sus áncoras, reemplazándolo por plata. En siglos posteriores hicieron las áncoras de hierro añadiendo el segundo brazo.[a] Casi todos los pueblos del Asia menor aprendieron de los fenicios muchas artes y se aprovecharon de los conocimientos náuticos de éstos,[b] así como en gran parte de los conocimientos astronómicos, especialmente los griegos, quienes por eso siempre fueron aventajados en esta materia por sus maestros los fenicios.[c] Éstos heredaron de los caldeos algunas nociones de astronomía. La osa mayor, á la cual llamaban Phalashad, les servía de guía en los antiguos tiempos; pero cuando hicieron sus viajes en mayor escala reconocieron la falibilidad de su guía y notaron que la osa menor, á la que llamaban Cynosura, merecía más fe. Plinio y Estrabón llaman á los fenicios inventores de la astronomía náutica porque parece que fueron los primeros que se guiaron por la estrella polar, *la estrella fenicia*. No solamente los fenicios por primera vez reconocieron la casi inalterada situación de la estrella polar en el cielo, sino que durante mucho tiempo utilizaron estos conocimientos. Mas tarde Tales familiarizó á los marinos griegos con la estrella polar y se extendió luego su conocimiento.[d]

[a] Véase Goguet, "Origine des lois," edic. cit., tomo I, pág. 309 y siguientes; y Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 15, hace notar que las variaciones de las formas del áncora en los tiempos posteriores pueden conocerse perfectamente en las antiguas monedas italianas (véase Gull y Koner, "Leben des Griechen und Romer;" Berlin, 1862, pág. 288). En las monedas más antiguas de Tuder y Luceria aparece el ancla en forma de una flecha atravesada por una varita de madera ó provista de un anillo de hierro para sujetar el cable y terminando en su parte inferior en dos brazos rectos. En monedas más recientes de Luceria, se encuentran los dos brazos encorvados hacia arriba. La forma completa del áncora danla á conocer las monedas de Paertum, así como algunos monumentos romanos de época posterior; en unas y otras se encuentran ya brazos de áncora provistos de palas puntiagudas.

[b] Véase Maspero, "Histoire ancienne des peuples de l'Orient," pág. 247.

[c] Curtius, "Historia de Grecia," y Maspero, "Historia de los pueblos de Oriente: Las grandes expediciones marítimas."

[d] Gelcich dice que no debe creerse que la estrella polar de los fenicios fuese idéntica á nuestra actual estrella del Norte, siendo probable que aquélla sería la que marca el hombro de la osa menor, no siendo posible que nuestra actual estrella polar estuviese tan cerca del Polo tres mil años atrás. (Desenvolvimiento histórico de la navegación, págs. 16 y 17 y nota.)

En cuanto al Egipto, su civilización impulsó á los pueblos allá como en otras partes á ponerse en contacto con las naciones extranjeras, á emprender expediciones lejanas y á fundar ciudades.[a] Las indicaciones que nos suministran la historia y los monumentos sólo atestiguan conquistas pasajeras en el continente y una marina poco considerable, á lo menos concretándonos á lo que propiamente pertenecía al Egipto. Esta antigua y poderosa nación, dice Humboldt, no parece haber ejercido en el exterior una influencia tan duradera como otras razas menos numerosas, pero más activas. El largo trabajo de su civilización nacional, más provechoso á las masas que á los individuos, fué circunscrito á determinados límites, y debió, por lo tanto, contribuír poco al engrandecimiento de las miras generales sobre el mundo. Ramsés-Meianum, que reinó seis siglos antes de la primera Olimpiada, emprendió lejanas expediciones, recorrió, según Herodoto, la Etiopia, dejando allí monumentos de los cuales los más apartados hacia el Mediodía se encuentran, según Lepsius, en el monte Barkal; atravesó la Palestina, y después pasando del Asia menor á Europa, visitó á los escitas, á los tracios, y llegó hasta Cólquide y las orillas del Phasos. En opinión de los sacerdotes, Ramsés ya antes de esta campaña había costeado en largas naves las riberas del mar Eritreo y subyugado á los pueblos que las habitaban, hasta que adelantando encontró un mar que no era navegable á causa de los bajíos.[b] Diodoro afirma que Sesostris ó Ramsés el Grande penetró en la India, más allá del Ganges, y trajo prisioneros de Babilonia. El único hecho averiguado, añade Lepsius, en lo que se refiere á la antigua navegación de los egipcios, es que no se limitaron éstos al Nilo y recorrieron el golfo Arábigo. Sin embargo, los estudios históricos modernos, que cada día adelantan, descubren nuevos datos sobre este punto. Dümichen[c] ha trazado un cuadro de las embarcaciones egipcias, del cual se colige que todo aquel material náutico sirvió para largas expediciones. Constan interesantes relatos egipcios de barcos que vuelven de un viaje á Ofir con inmensos tesoros. Los monumentos egipcios nos dan cuenta del progreso del arte náutico. El timón móvil fué introducido en época relativamente muy adelantada. En las mastabas de Saggara

[a] Gelcich en su "Desenvolvimiento histórico de la navegación" se ocupa muy poco de los egipcios. Supone que éstos no eran muy dados al comercio. Refiere que Sesostris quiso conquistar el mundo entero con auxilio de una flota, habiendo construído en las costas del mar Rojo 400 buques, con los cuales se posesionó del Asia occidental; pero así como el Egipto llegó repentinamente á ser una gran potencia marítima, desaparece con igual rapidez de entre las naciones navegadoras. Desde la muerte de Sesostris hasta el reinado de Psamético, sólo quedó Naukratis abierto al comercio marítimo. Psamético abrió todos los puertos, permitió á los griegos mantener con los egipcios un comercio muy extenso, y junto con su hijo trató de unir el Mediterráneo con el mar Rojo y proyectó la circunnavegación del Africa, verificada en tiempo de Necos.

[b] Humboldt, "Cosmos," pág. 123 y nota 21, edic. esp.

[c] "La armada de una reina egipcia," por Dümichen.

se ven representados grandes astilleros.[a] No se conciben las grandes explotaciones egipcias sin el auxilio de una poderosa marina como medio de defensa y de transporte. Las célebres minas de cobre situadas cerca de Uadí-Magara en la peninsula de Sinai estaban ya en explotación en tiempo de la IV dinastía bajo Cheobs-Chufu. Hasta la VI dinastía las inscripciones se extendieron en el país comprendido entre Hamamet y el camino de Cosseir que une el valle del Nilo con la costa occidental del mar Rojo. En la época de Ramsés II se intentó construír el canal de Suez,[b] sin duda para facilitar las comunicaciones con la parte de la Arabia, de donde provenía el cobre. La mayor parte de los historiadores, entre ellos Heeren, Sprengel, Reunell, y Quatremetre, admiten la circunnavegación de la Lydia, y, por lo tanto, debemos dar fe al famoso viaje verificado por Neko II alrededor del Africa, que se supone fué en 611–595 antes de Jesucristo. La apertura de los puertos egipcios en tiempo de Psamético al comercio extranjero señala una era tanto más importante, cuanto que el país, al menos por las costas septentrionales, había permanecido cerrado largo tiempo en absoluto á los extranjeros, y esto juntamente con el establecimiento de una colonia griega en Naukratis, asentaron las bases de un comercio duradero. Esta ciudad estuvo situada en el Noroeste del Delta del Nilo, en el nomos ó provincia Saitico, á la orilla izquierda del Nilo. Según Estrabón y Eusebio, la fundaron los milesios en los años 749 antes de Jesucristo, según los cálculos de Bunsen. Parece que primitivamente sólo era permitida la entrada á los buques en caso de necesidad. En aquella época todo el comercio de los egipcios con los extranjeros estaba concentrado en la pequeña isla de Faro, situada enfrente de la ciudad de Tanis. Suponen algunos[c] que hubo mucho antes cierto comercio de los egipcios, especialmente con los jonios; pero reconociendo otros que hubo tal comercio[d] creen que no fué directamente con aquella tribu griega, sino que la costa septentrional de Egipto había sido colonizada por los fenicios que adoptaran las costumbres egipcias, y observando fielmente la política de Tiro y Cartago cerraban por medio de la fuerza y la maña á todos los extraños las plazas de comercio abiertas para ellos.[e] Tan pronto como los griegos se hubieron establecido en Naukratis, la fortificaron y construyon templos á sus dioses; los eginetas, á Zeus; los samios, á Hera; los milesios, á Apolo. Además fundaron un gran

---

[a] Véase Wilkinson, "Manners and customs of the ancient egyptians," Dümichen. Resultados del viaje emprendido por orden de S. M. el Rey Guillermo I; y Graser, "La marina de los antiguos egipcios."

[b] Véase Letronne, "Revue des Deux Mondes," 1841, tomo XXVII, pág. 219; y Droysen, "Bildung des hellenist, Staaten systems," pág. 735.

[c] Homero, "Odisea," IV, 36; Herodoto, II, 113 y 114; y E. Curtius, "Opúsculo sobre los jonios."

[d] Jorge Ebers, "Egipto y los libros de Moisés."

[e] Brugsch, "Histoire d'Égypte," 2ª edición, pág. 128, cap. II.

templo común de muchas ciudades y tribus y una especie de unión comercial ó liga llamada el Helenion. En las cercancías de esta floreciente ciudad escogió más tarde Alejandro el sitio para la fundación de Alejandría. El comercio interior de Egipto debió ser muy extenso y cuantioso, especialmente el que se hacía en el Nilo, siendo numerosísimos los medios de transporte.[a] Pocos países han tenido una navegación fluvial que pueda compararse á la Egipcia en términos que todas las casas y familias distinguidas poseían sus barcas más ó menos suntuosas y en el sepulcro de Tí, en Saggara, perteneciente á la época de las Pirámides, encontramos indicado el cargo de un inspector general de los numerosos barcos de aquel noble egipcio.

Las expediciones mercantiles, las correrías y hasta las piraterías de los fenicios y de los cares, extendieron la civilización y las relaciones de los pueblos mediterráneos entre sí. Los hijos de Sidón y los cares ejercieron la piratería en los mares en que navegaron. Cuando sus desmanes podían encontrar correctivo, desembarcaban tranquilamente y comerciaban en condiciones amigables; pero cuando sorprendían una pequeña aldea ó estaban seguros del triunfo en caso de resistencia, quemaban las mieses, devastaban los campos, pegaban fuego á las casas, saqueaban los lugares, robaban los templos y se llevaban las mujeres y los niños, que vendían luego como esclavos en los mercados de Oriente, donde se pagaban á buen precio. Los griegos se acostumbraron á ver en la piratería una profesión como otra cualquiera, y cuando una nave desconocida abordaba á la costa se preguntaba ingenuamente á los tripulantes si eran mercaderes ó piratas. Las flotas y las factorías fenicias no por esto gozaron tranquilamente el resultado de sus fechorías, pues fueron objeto de rudos ataques, especialmente de los eteveretas. Expulsados los colonizadores fenicios, Creta formó un reino de cien ciudades cuya capital fué Cuôsos. El primer imperio de la Grecia antigua fué un estado de islas y de costas y el primer rey un monarca marino, Minos, al cual se atribuye la gloria de haber destruído la piratería en las islas del Archipiélago y de haber reprimido las correrías de los fenicios y de los cares. La dominación cretense determina el fin de la dominación de los sidonses en los mares de la Grecia, y si quedó alguna que otra colonia sólo pudo subsistir á fuerza de concesiones, arreglos y componendas.[b] Todo esto ocurrió en los últimos años de la XVIII dinastía. Los frigios, aislados en el interior de su comarca, no tomaron parte alguna en ello y encomendaron este trabajo á ciertos pueblos casi legendarios, como los tirsenos, los lycios, los troyanos, los meonios y otros que aliados con

[a] Los monumentos representan continuamente carros de guerra y coches de los faraones. La cría caballar tuvo, por otra parte, gran importancia en Egipto. Acera de los arneses y las diferentes partes de los vehículos, se hallan extensas noticias en el análisis del "Papyrus Anastasi," por Chabas. "Voyage d'un égyptien."

[b] Curtius, "Historia de Grecia," y Masperó, "Historia antigua de los pueblos de Oriente," pág. 249.

pueblos del Asia proyectaron varias expediciones. En tiempo de Ramsés III varios pueblos del Asia menor y de las islas griegas, envalentonados por el desorden en que habían visto al Egipto, se levantaron en masa y emprendieron el camino del Delta. Estos fueron, los danaenos, los tirsenos ó tirsenios, los shakalash, los tenerianos que sucedieron á los dardanios en la hegemonia de las naciones troyanas; unos por mar y otros atravesando la Siria, tomando las fortalezas del Ismo debían atacar el Egipto, como así lo efectuaron, teniendo lugar el encuentro entre Raphia y Pelusa. Las embocaduras del río aparecían como un muro de galeras, buques y embarcaciones de toda clase erizados de armas desde la popa á la proa.[a] Sería tarea muy larga reseñar todas las expediciones marítimas que los reyes de Egipto proyectaban á lejanos países bajo un doble fin comercial y político, así como las intentonas de los pueblos de las costas del mar Egeo y del Asia menor, casi siempre rechazadas victoriosamente por tierra y por mar, lo cual implicaba por parte de los egipcios una marina de guerra mejor equipada y armada que la de los contrarios, todo lo que á la vez supone una marina mercante extensa y poderosa, ya que antes con mayor motivo aunque en los modernos tiempos no podía sostenerse una marina de guerra sin un personal adiestrado y ejercitado en el largo y continuo aprendizaje de la marina mercantil.[b]

Volvamos á los fenicios. Influyeron extraordinariamente en el desarrollo de la ciencia con sus descubrimientos. Su comercio y su marina tenían por base un gran desarrollo industrial y un grado de adelanto considerable de las artes y oficios. Los habitantes de Sidón se distinguían en la fabricación de objetos de cristal blanco y de color, en la fabricación de tejidos y en la tintorería, y la práctica y perfeccionamiento de las artes de aplicación les condujo al estudio de las ciencias químicas y matemáticas.[c] Merced á sus conocimientos náuticos y

[a] Chabas, "Études sur l'antiquité historique," pág. 230; y Masperó, historia citada, pág. 263.

[b] Un papyrus da cuenta de una expedición á la Arabia en los términos siguientes: "Yo equipé barcos y galeras, provistos de numerosos marineros y operarios. Los jefes marítimos se encontraban al lado de intendentes y contadores para proveerles de productos del Egipto, de los cuales se hizo provisión por docenas de miles. Dirigiéndose al gran mar de las aguas de Kati (mar Rojo) llegaron al país de Ponut y prepararon el cargamento de galeras y buques con productos de Tonouter, con todas las maravillas misteriosas de este país y en cantidades considerables de perfumes del Ponut, cargadas por docenas de miles. Los jefes de Tonouter vinieron con sus tributos al Egipto, llegaron sanos y salvos al país de Coptos y abordaron en paz con sus riquezas. Las llevaron en caravanas de asnos y hombres y las cargaron en buques sobre el río, en el puesto de Coptos." Gran Papyrus-Harris. C. Chabas: "Recherches sur la XIX dynastie."

[c] Estrabón (I, XVI, pág. 757) dice: "Se representa á los sidonios como laboriosos investigadores así en astronomía como en la ciencia de los números. Preparáronse para estas ciencias por medio del arte de la numeración y las navegaciones nocturnas, porque ambas á dos son necesarias al comercio y á los viajes marítimos." Véase sobre esta materia Goguet, "Origine des lois," tomo I.

astronómicos pudieron extenderse sus colonias cerca del Ponto-Euxino, en las costas de Bitinia (Pronectus y Bithynium), á las cyclades y muchas islas del mar Egeo, la parte meridional de España, rica en minas de plata (Tarteso y Gades), al norte de África, al oeste de la pequeña Syrte (Utica, Hadrumeto y Cartago), á las regiones septentrionales de Europa que producían el estaño (Bretaña) y el ámbar en Quersoneso címbrico,[a] extendiendo sus factorías hasta Tylos y Aradus, hoy islas de Baharein en el golfo Pérsico. Exploraron las costas noroeste de África, fueron más allá del cabo Bojador, y por la parte del sud llegaron más allá del trópico de Cáncer, en el mar Prasódico y el mar Índico, á 742 miriámetros de Cerné y del cuerno occidental de Hannon. El pabellón Tirio flotaba al mismo tiempo cerca de las costas de la Bretaña y en el Océano Índico. Los fenicios tenían factorías en los puertos de Elath y Aziongaber, situados en la extremidad septentrional del golfo Arábigo, así como también en el golfo Pérsico, y sus caravanas que traían las especies y los perfumes llegaban más allá de Palmira á la Arabia Feliz y á la ciudad de Gernha en la costa occidental del golfo Pérsico. Las expediciones emprendidas juntamente por los israelitas y los tirios bajo la dirección de Salomón y de Hiram partieron de Aziongaber, pasando á través del estrecho

[a] Se supone que en un principio el ámbar se obtuvo del Quersoneso címbrico y más tarde de las orillas del mar Báltico habitadas por los estíos, cuyo comercio desarrollaron los fenicios que navegaban por aquellas costas. Según Humboldt, Cosmos, tomo II, pág. 127, es notable este fenómeno, pues demuestra cuánto puede influír el gusto por una sola producción lejana para establecer entre los pueblos comunicaciones frecuentes y dar á conocer vastas regiones. Del mismo modo que los focios de Marsella transportaban el estaño de la Bretaña, atravesando la Galia hasta el Ródano, así también pasaba el ámbar amarillo (electrum) de pueblo en pueblo atravesando la Germania, el país de los Celtas hasta la doble vertiente de los Alpes sobre las márgenes del Pó ó hasta el Borystenes, á través de la Panonia, cuyo comercio fué el que por primera vez puso en relaciones las costas del mar del Norte con el Ponto-Euxino y al mar Adriático. Sólo lugares privilegiados dan el ámbar con abundancia, siendo entre éstos el yacimiento de la región báltica que se extiende á lo largo de la costa de Rusia, de Curlandia y de Livonia, y el de las regiones del mar del Norte que se desarrolla en las costas del oeste de Jutlandia y se prolonga casi hasta el Zuidersée. Se supone que el empleo del ámbar se desarrolló primeramente en Dinamarca, y el abate Stopani, en la obra titulada "El empleo del ámbar en el sud de Europa," cree que el comienzo del uso del ámbar como materia primera para fabricar objetos de adorno y lujo se refiere á la edad de bronce, atribuyéndolo al pueblo etrusco, el cual llevó en su concepto á las regiones septentrionales y á las que encontraba en su camino cuando iba en busca de aquella resina como goma de inestimable valor, los testimonios auténticos de la civilización que por entonces alcanzara y de la cual se han encontrado algunos vestigios en los dolmenes de Dinamarca y Suecia. (Véase artículo "Ámbar, Diccionario enciclopédico hispano-americano," que publica en Barcelona la casa editorial Montaner y Simón, y el artículo "L'Ambre," inserto en la "Revue Britanique," abril de 1851, pág. 366.) Entre los antiguos, Plinio tiene un trabajo sobre el comercio de ámbar amarillo, que es un prodigio de erudición.

de Bab-el-Mandeb, al país del Ofir. Salomón hizo construír una flota en las orillas del mar Rojo, á cuyo objeto Hiram le dió hábiles marineros de la Fenicia y buques tirios que hacían ordinariamente el viaje de Tarschich. Las mercancías traídas de Ofir consistían en oro, plata, madera de sándalo, piedras preciosas, marfil, monos y pavos reales. Según las investigaciones de Gesenio, Beufy y Lassen, es verosímil que los fenicios familiarizados con los monzones periódicos, merced á las colonias que habían establecido en el golfo Pérsico y á sus relaciones con los habitantes de Gernha, visitaron la costa occidental de la Península índica. La Arabia y la isla de Zokotova, al sudeste del estrecho de Bab-el-Mandeb, formaban, para el comercio reunido de los fenicios y de los indios, apostaderos intermediarios entre la India y el este del África. Desde la más remota antigüedad se establecieron algunos indios en esta región tan cercana á las costas de su patria, y los navegantes que hacían el viaje de Ofir podían encontrar en la cuenca del mar Rojo y del mar Índico manantiales de oro.[a]

La extensión siempre creciente de los griegos[b] en la parte orienta del Mediterráneo, su peligrosa concurrencia, la irrupción de los persas, y últimamente la invasión macedónica y la total destrucción de Tiro por Alejandro Magno, empujaron á los fenicios desde el Oriente hasta el Occidente, hasta que como pueblo y como nación desaparecieron por completo. Pero el espíritu marítimo de los fenicios había de vivir largo tiempo, puesto que los que permanecieron en la parte oriental eran tan valientes y peritos navegantes, que se les buscaba como pilotos y marineros por las demás naciones en cuyos servicios entraban á sueldo. Con aquella perspicacia que siempre caracterizó sus empresas comerciales y ricos en experiencias acumuladas en el curso de muchos siglos, discernían los fenicios desde luego los puntos de la costa más favorables en el Mediterráneo occidental, edificando en los mismos ciudades que aun hoy son conocidas como emporio de la navegación y del

[a] Humboldt, Cosmos, tomo II, pág. 133.

[b] Por lo que respecta á éstos, hace notar Gelcich (Desenvolvimiento histórico de la navegación, pág. 20), que al principio la industria y los oficios estaban en manos de los esclavos; pero cuando Temístocles reconoció la importancia de las relaciones marítimas, cuando el progresivo aumento de población en el país hizo precisa las emigración y comenzó la colonización de las costas inmediatas, Atenas se hizo ciudad marítima en el sentido más lato de la palabra; con la navegación aumentaron también su importancia el comercio y la industria, y tanto que vemos al sabio Aristóteles vender drogas, y encontramos á Platón entre los especuladores de aceite en Egipto. Las tablas Aticas nos muestran cuán bien reglamentadas disposiciones regían en Atenas, tanto respecto á la construcción de los buques y á su equipo, como también á los derechos y deberes de los navieros, á las averías y á su indemnización, etc. Cosas semejantes pueden citarse referentes á Rodas, cuyas leyes marítimas estuvieron en vigor hasta la Edad Media. Esparta, sin embargo, separó los pueblos vecinos de la navegación. Las leyes de Licurgo prohibían á los lacedemonios toda participación en el comercio marítimo.

comercio marítimo. Cuando sucumbió Tiro víctima de la fiereza macedónica, surgió en el Oeste la espléndida Cartago.[a]

Confundidos con frecuencia los fenicios occidentales de Cartago con los orientales bajo las designaciones comunes de tirios y penos, no es empresa fácil de discernir á primera vista por las indicaciones de los autores, ni las verdaderas colonias de Sidón y Tiro de las propiamente cartaginesas. Puede tenerse, no obstante, por averiguado, que algunas ciudades africanas, como Utica, Túnez, Hadrumeto, Hippo y Leptis; las españolas, como Gades, Assido, Belo, Malaca, Sexi y Abdera; muchas poblaciones de Sicilia, Cerdeña y Córcega; las islas pequeñas de la primera Hesperia, nombradas Etalia, Melita, Gaulos ó Gaudos y Cossyra, con algunas pocas ciudades de la Península italiana; entre ellas Cere, Punico y Agylla eran colonias fenicias; dado que según testimonio de Tucidides, antes que los griegos enviaran colonias á las últimas tierras hesperias ú occidentales de Europa, los fenicios habían dado la vuelta á la isla de Sicilia, fundando emporios ó mercados en los cabos y en las islas adyacentes, como quiera que no ocupasen tierras y se contentasen con establecer su comercio con los indígenas. Si tenemos en cuenta los pormenores del viaje denominado Periplo de Hannon, cabe dudar que fuesen tirias las trescientas ciudades que, á tenor de algunas narraciones mencionadas por Strabón, destruyeron los faurucios y nigritas en las inmediaciones de diferentes fondeadores situados al Mediodía del río Lixo ó de Larache, no siendo imposible que fuesen cartaginesas, con ser lo más probable y casi evidente que fuesen antiguas colonias de Fenicia ampliadas y patrocinadas por Cartago. El engrandecimiento colonial de esta república nace precisamente cuando declina la influencia fenicia en Occidente, ora por los efectos de la conquista asiria, ora por la concurrencia de los helenos. Acrecida la pujanza de éstos durante los siglos VII y VI antes de Jesucristo, arrojan á los antiguos colonos semíticos de Creta y de Chipre, ponen la planta en Egipto, pueblan á Cirene, fundan, entre otras colonias, en España á Sagunto y Rosas, se establecen en Marsella y colonizan en Sicilia á Selinonte y Acragas (Agrigento). Entonces Cartago conjura el peligro alterando el sistema político meramente mercantil del pueblo fenicio, procura conquistas territoriales, levanta ejércitos, erige fortalezas, reune bajo su autoridad y patrocinio, como advierte Mommsen, todas las fuerzas defensivas de la familia fenicia, se pone al frente de ellas para vigorizarlas y aumentarlas, y establece alianzas con los naturales de España, Italia y Sicilia. Cuando en el año 175 de Roma los cuidios y rodios intentaron establecerse en Lelybeo en medio de las colonias fenicias de Sicilia, fueron echados por los indígenas. Como existiese confede-

[a] Sobre la fundación de Cartago, véase la reciente obra del Profesor A. J. Church, "Historia de Cartago," vertida al español por D. Francisco Fernández y González; Madrid, 1889, págs. 8 á 14.

ración entre sagestanos y fenicios, al descender los focenses á Alalía, en Córcega, la flota coligada de los etruscos y cartagineses, fuerte de 20 buques, acudió á rechazarlos; un tratado concluído entre los cartagineses y los etruscos regulaba los pormenores relativos á la importación de mercancías en las costas del Mediterráneo, estableciendo las bases del derecho marítimo entre los pueblos aliados.

Era la cláusula más importante de aquel convenio la institución de una alianza armada (Simmachia) entre etruscos y cartagineses. Estos dejaron sentir su influencia principalmente en la costa septentrional africana desde las Aras Filenas, en la Gran Sirte, hasta las columnas de Hércules, conservando generalmente adictas á su dominación á ambas Leptis, á Macomada, á Sabrata, á Vacca Olearia y á Vacca Cereal, hacia la banda del este; á Hadrumeto, á Utica y á Hippona en el África propia, y á Rusicada, Certa, Rusacis, Rusacore, Rusubicar, Rusgonis, Carina, Tipasa, Iamnuco, Ampsaga y Anza en la Numidia y primera Mauritania. Por lo que toca á la Península ibérica, comenzaron á inmiscuírse en sus asuntos, acudiendo á proteger las antiguas colonias de los fenicios contra enemigos y conquistadores según ocurrió con Gades ó Gadir, y favorecieron sobremanera la colonización de los libio-fenicios que tuvieron emporios florecientes en Sidonia, Hippó, Casteia, Belón, Heráclea, Malaca, Sexi y Abdera en las inmediaciones de la costa meridional, y Murgis, Thiar, Libisona, Alona, Castalia y Barcino en las de Levante. En todas estas poblaciones y territorios aledaños, los cartagineses no opusieron dificultad á que compartiesen con ellos los beneficios de la contratación los etruscos; pero les opusieron, á lo que parece, toda clase de obstáculos en lo tocante á las costas occidentales, reservándose particularmente toda la parte del Mediodía, donde los fenicios habían colonizado entre otros emporios, los de Ricubí, Solocis y Sagute, y contrariándoles quizás en la banda septentrional, donde los cartagineses se apropiaron también los antiguos puertos de escala establecidos al parecer por los tirios desde el promontorio próximo á Palos de Moguer (Peñas de Saturno ó Rus-Baal) y Onoba Estuaria hasta Cornuailles. Permitiéronles, sin embargo, las negociaciones mercantiles en Ebusos ó Busos de Ibiza, probablemente la Greco de Diodoro, en Ciniri y Boccoris de Mallorca, en Samna y Mago de Menorca, en Bitia, Itísica, Torre de Libisosa, Macopsisa y Gurilis de Cerdeña, en Córcega y en Sicilia, donde de antiguo poseyera la gente fenicia á Pandruso, Solunte, Motia, Heráclea y quizás á Siracusa. Se desconoce en gran parte la serie de vicisitudes porque pasaron estas colonias desde su establecimiento hasta que sobrevino en cada una de ellas un poder local, más ó menos fuerte, la ruina, la conquista ó la asimilación romana, y sólo por excepción han llegado hasta nosotros algunos curiosos relatos, entre los cuales es sin duda el más interesante el del viaje de colonización y descubrimientos hechos por Hannon, que transcribimos co-

piándolo de la traducción que inserta Rufino Ruiz en su Historia mercantil universal:[a] "Navegación de Hannon, general cartaginés, por las costas de la parte de la Livia, situadas más allá de las columnas de Hércules, cuya relación colocó en el templo de Saturno, la cual declara lo siguiente:

"Pareció á los cartagineses que Hannon[b] navegase fuera de las columnas de Hércules, y que formase colonias de libio-fenicios.

"Navegué, pues, llevando 60 pentecóntoros, ó naves de 50 remos, y muchos hombres y mujeres en número de 30,000,[c] víveres y toda la demás prevención (ó pertrechos). Luego que habiéndonos hecho á la mar emparejamos con las columnas[d] y navegamos fuera de ellas dos días, plantificamos la primera población á la cual denominamos Thymiaterion.[e] Ésta tiene una gran campiña.[f] Y desde allí, do-

[a] Véase "Historia mercantil universal," por D. Casimiro Rufino Ruiz, miembro de la Sociedad Económica Matritense, de la de Santiago, de la Gran Junta de información, de la de Agricultura, etc.; Madrid, 1852, imprenta del Defensor del Comercio, págs. 36 y siguientes. Según Church, "Historia de Cartago," edic. esp., págs. 128 y siguientes, el relato de Hannon no nos ha sido conservado en lengua cartaginesa, de la cual sólo poseemos escaso número de palabras, sino en lengua griega, á la que debió ser traducido, y la historia desconoce la fecha en que vivió Hannon, suponiendo unos que fué padre de Hamilcar, que pereció en Himera, y otros que fué su hijo; y aunque estos asertos tengan poco fundamento, Alfredo Church se inclina á creer que es cierta la primera hipótesis, movido por la reflexión de que Cartago, más próspera antes que después del desastre de Himera, hallábase durante la primera época en mejores condiciones para emprender una expedición semejante. En tal caso, la fecha de este viaje puede fijarse hacia los 520 años antes de Jesucristo.

[b] En la traducción que presenta Alfredo Church (en su Historia de Cartago, edición especial, pág. 129) se dice que habían decretado los cartagineses que Hannon navegase á la otra parte de las columnas de Hércules y fundase ciudades de libio-fenicios. La historia de este viaje, llamado Periplo ó circunnavegación, existe escrita en griego en un manuscrito de la biblioteca de Heidelberg y fué publicada por vez primera en 1533.

[c] Este número es probablemente exagerado. No hay necesidad de suponer que todos los colonos fueran conducidos en los 60 barcos; eran éstos, según puede presumirse, barcos de guerra que escoltaban mayor número de buques mercantes, los cuales descargaban sus cargamentos de pasajeros á medida que se fundaban las diferentes colonias. (Church, Historia de Cartago, pág. 130.)

[d] Estrecho de Gibraltar.

[e] Alfredo Church, en su "Historia de Cartago," la denomina Tymiatherion, que en griego vale tanto como incensario, voz que parece indicar que allí se erigiera un templo á los dioses para celebrar el establecimiento de aquella primera colonia; pero como advierte Carlos Müller (Geographi Græci Minores, tomo I, pag. 3), no es probable que el nombre fuese primitivamente griego, sino púnico helenizado, pudiendo entenderse que corresponde al Thaum-Sida del itinerario de Antonino y Θαυσσύγα de Ptolomeo. El itinerario cuenta de Thaum-Sida á Banasa, Mamora la antigua, según Lapien ó Basra, de Graberg di Hemso, 32 millas romanas.

[f] Rufino Ruiz, cuya extensa "Historia universal mercantil" es tan notable como desconocida, traduce: ésta tiene una gran campíña; en cambio Church, en su Historia de Cartago, dice: y á espalda de la cual se extiende una gran llanura. Hemos adoptado la traducción de Ruiz (Historia universal mercantil, edición de 1852, pág. 36), porque la traducción al castellano que ha tenido á la vista aparece conforme, según asegura, con las indicaciones de Herodoto, Aristóteles, Diodoro, Estrabón, Polibio, etc.

blando al occidente, llegamos al sol oriente,[a] cabo de la Libia poblado de árboles, en donde, habiendo erigido un templo á Neptuno,[b] subimos otra vez hacia el sol poniente,[c] navegando medio día hasta que llegamos á un estanque ó laguna situada no lejos del mar llena de muchas y grandes cañas. Hay allí elefantes y otros animales que pastan en gran número. En pasar más allá del estanque estuvimos navegando un día entero. Fundamos más abajo, junto al mismo mar, los pueblos ó colonias llamadas Caricon,[d] Teichos, Gyte, Acra, Melitta y Arambe,[e] y partiendo de allí llegamos al gran río Lixo,[f] que corre desde la Libia. Á su orilla apacentan ganado los nómadas llamados lixitas; con ellos estuvimos algún tiempo y nos hicimos amigos. Más arriba de éstos moran los etiopes, gente inhospitalaria, que habita una tierra llena de fieras dividida por grandes montañas, de las cuales dicen que nace el Lixo; y que alrededor de ellas habitan los trogloditas, hombres de diversa figura, de quienes dicen los lixitas que son más veloces que los caballos en las carreras.

"Tomando de entre estos intérpretes, navegamos á la vista de un desierto con rumbo al Mediodía dos días enteros, y de allí continuamos durante otro día hacia el sol poniente. Aquí encontramos en el interior de una ensenada una isleta que tiene de circúito cinco estadios, llamándola Cerné.[g] Por el boxeo de ella tuvimos señales ciertas de que estaba situada en derechura de Cartago, pues la navegación desde Cartago á las columnas de Hércules se asemeja á la que hay de éstas á Cerné.

"Después de esto encontramos otra laguna y navegamos algún tiempo por el gran río Chretes.[h] Tiene la laguna tres islas mayores

---

[a] Church (Historia de Cartago) dice: Llegamos á Solicis, suponiendo (nota de la pag. 131) que es cabo Cantin. Solicis ó Solunte Africana, que se dijo probablemente de Selahhh, ó en plural Selahhhim, esto es, rocas. Sin embargo, Ruiz, en su "Historia universal mercantil," traduce al "sol oriente."

[b] Church vacila entre el Neptuno latino ó el fenicio Dagón, y traduce "Poseidón."

[c] Aquí la diferencia es esencial. Ruiz dice: "subimos otra vez hacia el sol poniente," y Church dice: "prosiguiendo después medio día de jornada hacia el este." Véase además la nota 33 correspondiente á la página 128 de la edición española del Cosmos, de A. de Humboldt.

[d] La traducción de Church dice Caricon y omite "Teichos," pero el original dice "Karicon Teichos," el "muro de los carios," lo cual indujo á idear á Mövers (Die Phönizier, tomo II, pág. 547) que se trata de Agadir, nombre que significa muro de cercado; pero la distancia de Agadir á cabo Comtin es muy considerable para que se navegase en un día. Church cree que puede recibirse que el nombre fenicio se interpretaba "muro de carios," por ser éstos frecuentes auxiliares mercenarios de fenicios y cartagineses.

[e] La traducción de Church dice Arambis, que significa "monte de uvas."

[f] Hoy Guadi-Draa.

[g] Church supone si será Cerné, sita á la embocadura del río de oro, cuyo nombre recuerda, según Müller, á Carnos, de donde procede la leyenda de "Yo" ó "Astarot Karnain."

[h] Church supone que es el Senegal.

que Cerné, desde las cuales, empleando la navegación de un día, llegamos al interior de la laguna. Sobre ella se extienden elevados montes, y á la falda de ellos habitan hombres ó salvajes vestidos de pieles de animales, los cuales arrojándonos piedras nos obligaron á retirarnos, impidiéndonos desembarcar. Navegando desde allí pasamos á otro río grande y anchuroso lleno de cocodrilos é hipopótamos, desde donde volviéndonos, arribamos otra vez á Cerné. Y desde aquí navegamos hacia el Mediodía doce días, dejando la tierra ó costa. La habitan etiopes que huían de nosotros.[a] En el último día fuimos arrojados por un temporal hacia unos montes encumbrados. Las maderas de los árboles eran de suave perfume. Navegando por la costa de ellos dos días dimos en un golfo (ó brazo de mar) inmenso é insondable. Á ambos lados de él por la parte de tierra hay una campiña. De allí avistamos de noche fuego que nos rodeaba por todas partes cerca de los alojamientos, unas veces mayor, otras menor. Habiendo hecho aquí aguada, nevegamos más adelante cinco días tierra á tierra hasta que llegamos á otro gran golfo (ó ensenada), que dijeron nuestros intérpretes llamarse la Punta ó Cabo de Hesperio.[b] En el golfo hay una grande isla y en la misma una laguna marina, y en ésta hay otra isla; y habiendo bajado á ella de día no descubrimos nada, ni aun leña.

"De noche se vieron muchos fuegos encendidos, y oímos un sonido de flautas y ruido de címbalos y atabales é infinita vocería. Sorprendiónos, pues, el miedo, y los adivinos mandaron dejar la isla.[c]

"Al punto, habiéndonos hecho á la mar, nos acercamos á una región fogosísima por sus vapores. La tierra, por causa del vapor, es intransitable; con esto, llenos de miedo, volvimos prontamente á navegar.

"Y habiendo navegado cuatro días avistamos la tierra llena de llamas. En el medio había cierto fuego elevadísimo mayor que los otros que nos parecía tocar con las estrellas. Durante el día se dejó ver un elevadísimo monte, llamado Theon Ochema, ó descanso de los dioses.[d] Habiendo soplado los vientos de tres días navegamos desde aquí, dejando atrás los arroyos de fuego, y llegamos á una

[a] El relato de Ruiz, decia: "Toda la habitan etiopes que huían de nosotros, y no nos aguardaban. Decíannos despropósitos y á los lixitas que iban con nosotros." El de Church dice así (Historia de Cartago, pág. 134): "La mayor parte de estos lugares se hallan habitados por etiopes que no querían esperar á que nos acercáramos y huían de nosotros, sin que su idioma pudiese ser entendido ni aun por los lixitas que nos acompañaban."

[b] El relato de Church es diferente, pues dice: "Entramos en una gran bahía que al decir de nuestros intérpretes se llamaba el Cuerno occidental" (golfo de Vissagos).

[c] También aquí es distinto el relato de Church, quien dice textualmente: "Desembarcamos en ella, y durante el día no se ofreció á nuestras miradas otra cosa que buques de fenicios; pero durante la noche vimos arder muchos fuegos y oímos el sonido de flautas, címbalos y tímpanos, con rumor de confusa gritería * * *."

[d] Church lo denomina el cerro de los dioses, y cree es el monte Sagres.

ensenada ó recodo nombrado Cabo del Noto (ó del Sur).[a] En el interior hay una isla parecida á la primera, que tiene también su laguna. Hay también otra isla llena de gentes salvajes. El mayor número es de mujeres, las cuales son velludas de cuerpo. Nuestros intérpretes las llaman gorilas. Aunque saltamos á tierra no pudimos atraer los hombres á nosotros, antes huyeron todos por estar acostumbrados á trepar por los riscos y se defendían con piedras; pero de las mujeres cogimos tres, que mordían y arañaban á los que las traían porque no querían seguirnos. Habiéndolas muerto, las desollamos y llevamos sus pellejos á Cartago, y no navegamos más adelante por faltarnos los víveres."

Al propio tiempo que Hannon recorría las costas de África, era enviado Himilcon á explorar las costas septentrionales de Europa.[b]

Los etruscos tienen también su influencia en la extensión de los conocimientos geográficos. Hicieron considerable comercio con los países que producían el ámbar; atravesaban el norte de Italia, pasaban los Alpes por el camino sagrado, colocado bajo la protección de todas las tribus que habitaban las cercanías, y llegaban de este modo hasta aquellas apartadas regiones. Los Rasenas de Retia, á quien algunos consideran como el tronco originario de los etruscos, descendieron casi por el mismo camino á las orillas del Pó y aun más lejos hacia el sur. Según Müller,[c] la Etruria ha acelerado por

[a] Dice Church: "Al tercer día de nuestra partida de aquel lugar, navegando entre corrientes de fuego, llegamos á una bahía que se llama el Cuerno meridional, en cuyo extremo hay una isla como la descrita anteriormente y supone que es la isla y fondeadero de Shervoro, á poca distancia del Sur de Sierra Leona."

[b] Del texto griego del periplo de Hannon existe una traducción castellana con interesantes ilustraciones por D. Pedro Rodríguez Campomanes, la cual forma, con el título de "El Periplo de Hannon ilustrado," el asunto principal de un discurso literario que precede como preliminar al "Discurso sobre la marina, navegación, comercio y expediciones de la República de Cartago." En cuanto al relato de las expediciones de Himilcon no lo poseemos, y sí sólo un extracto de Avieno en que se dice que tardó cuatro meses en navegar desde Cartago á una comarca que probablemente fué Inglaterra; pero nada dice del estado del mar ni de los vientos, y explicó en cambio la tardanza por la falta de brisas que ayudaron las maniobras de los buques y por la cantitad asombrosa de algas, y advierte asimismo que les envolvían casi siempre nieblas espesas. Se ha pretendido que los cartagineses, celosos de su comercio y temerosos, por tanto, de la competencia que pudiesen hacerles otros negociantes en sus mercados, aleccionaron á Himilcon para que escribiera un relato de su viaje, capaz de hacer retroceder á cualquiera que intentase seguir sus huellas. (Véase Church, Historia de Cartago, págs. 136 y siguientes.)

[c] Véase Alfredo Müller, "Los Etruscos;" además véase "Historia de Roma" desde los orígenes itálicos hasta la caída del Imperio de Occidente, por Francisco Bertolini, versión española de Salvador López Guijarro; Madrid, 1889, tomo I, hasta la pág. 16. Puede consultarse sobre la Filosofía, Mitología, Teología, Política y Ciencias de los etruscos, "L'Artiste," año 1862, tomo I, y la importante y extensa obra de Duruy, "Histoire des romans, depuis les temps les plus reculés jusque à l'invasion des barbares," par Víctor Duruy; París, 1879, tomo I, págs. 52 y siguientes. Acerca del comercio de Sybaris, tratados con los milenios y los etruscos, tráfico con la Etruria, relaciones marítimas de los

medio de la civilización romana la civilización de toda la humanidad, ó cuando menos le ha impreso durante una larga serie de siglos el sello de su carácter.

Al examinar el mundo conocido por los antiguos, no hacemos más que partir del Mediterráneo y, excepción hecha de las grandes civilizaciones que se desarrollaron en el extremo Oriente, ensanchar en todas direcciones el horizonte de sus costas. En ningún lugar de la tierra, ha dicho Humboldt,[a] ha estado sometido el poder á más alternativas, ni la vida real ha sufrido más cambios por los progresos de la inteligencia. El mundo conocido por Homero no es más que una parte de las orillas de este mar, y lo propio puede decirse del que conoció Herodoto y aun Aristóteles y Eratóstenes. Algo más extenso lo conocieron Estrabón y Ptolomeo.[b] El encuentro de distintas razas y pueblos civilizados, el cambio de impresiones produjo rápidos progresos en el concepto de la extensión del mundo y en los descubrimientos geográficos. Cuando el imperio frigio fué incorporado al reino de Lidia, y la Lidia á la Persia, las ideas de las poblaciones griegas del Asia y de Europa se engrandecieron al mezclarse. Á consecuencia de las expediciones de Cambises y de Darío, la denominación de los persas se extendió desde Cirene y el Nilo hasta las fértiles orillas del Eufrates y el Indo. Scylax de Caryanda fué encar-

---

etruscos con el Oriente por mediación de los cananeos; influencia de los modelos asiáticos sobre los orígenes de la industria y del arte etrusco; comercio de los calcidios con la Etruria y el tráfico de los corintios, véase François Lenormant, "La Grande Grèce," París, 1881, tomo I.

[a] Cosmos, tomo II, edición española, págs. 134 y siguientes.

[b] Véase "El mundo conocido de los antiguos" en Luis Menard, "Histoire des anciens peuples de l'Orient;" París, 1883. Hace notar Humboldt (Cosmos, tomo II, edición española, págs. 135 y siguientes), que además de los pueblos cultos que habitaban las orillas del Mediterráneo, otros muchos dejaban ver también rasgos de una antigua civilización. Tales son: en el Asia menor, los frigios y los licios, y en la extremidad occidental del globo, los turdulos y los turdetanos; y que más allá de los 68 grados de latitud al norte del mar de Azof y del mar Caspio, entre el Don, el Volga, que corre á poca distancia, y el Jaik, en el sitio en que este río sale de la parte meridional del ural, rico en minas de oro, la Europa y el Asia están, por decirlo así, confundidas la una en la otra por vastas landas. Herodoto y también Fuérides de Syros consideran la Escitia, es decir, todo el norte de Asia que hoy forma la Siberia, como dependiente de la Sarmacia de Europa y como perteneciente á la Europa misma. (Herodoto, I, IV, c. 42 y las notas de Schweighaüser, tomo III, pág. 398, edición de Londres, 1830, y Humboldt, Asie Centrale, 1843, tomo I.) Verdad es que nuestro continente está separado al sud del continente asiático por límites perfectamente marcados; pero la Península del Asia menor, gracias á su avanzada situación y el Archipiélago del mar Egeo, arrojado con sus mil articulaciones como un puente de pueblos entre dos partes del mundo, han abierto un fácil paso á las razas, á las lenguas y á la cultura. El Asia menor ha sido en todo tiempo el gran camino militar de los pueblos que han emigrado del Oriente al Occidente, como la parte noroeste de la Grecia era el de las razas invasoras de la Iliria. Las islas del mar Egeo, cuya soberanía se repartían los fenicios, los persas y los griegos, fueron el lazo que sirvió para unir el mundo griego con las regiones lejanas del Oriente.

gado de explorar el curso del Indo, partiendo de la ciudad Caspapyra, en el antiguo reino de Cachemira, y siguiendo el cauce hasta su embocadura. Las comunicaciones de los griegos con algunos puntos del Egipto, tales como Naukratis y el brazo pelusiano del Nilo, eran ya activas antes de la conquista de los persas en los reinados de Psamético y de Amasis. Estas diversas relaciones decidieron á un gran número de griegos á abandonar el suelo natal, no solamente por el deseo de fundar colonias apartadas, sino también para ir en calidad de mercenarios á fundar el núcleo de ejércitos extranjeros en Cartago, Egipto, Babilonia, Persia y la Bactriana.

Las tribus helénicas aún se encontraban en un estado de completa barbarie cuando los fenicios constituían un pueblo comercial, y en todo el mundo se les consideraba como peritos marinos, de quienes heredaran los griegos la habilidad náutica. Supone Gelcich,[a] que si bien es creíble que con Tales amanece el movimiento espiritual de la Grecia, la época del arte y de la filosofía, no lo es que en aquel tiempo los descubrimientos de la astronomía y los conocimientos matemáticos de los griegos hayan sido como suponen la mayoría de los historiadores, no pudiendo dar entera fe y crédito á lo que dice Diógenes Laertos, de que Tales hubiese escrito una astronomía náutica, atribuyéndolo otros á Foco de Samos.[b] La configuración de la Grecia y la riqueza de contornos de sus costas debieron engendrar desde muy temprano en los griegos la afición á la navegación, á un comercio activo, y á frecuentes comunicaciones con los pueblos extranjeros. La preponderancia marítima de los cretenses y rodios fué seguida de las expediciones emprendidas con miras de rapiña y de piratería, por los samios, focios, tafios y thesprotas. El alejamiento de la vida marítima que revelan los poemas de Hesiodo, ó arranca sólo de una disposición personal, ó se explica por la timidez y cierta inexperiencia náutica. Las primitivas leyendas y los más antiguos mitos hacen, empero, referencias á viajes lejanos ó á alguna expedición marítima, y de ahí nacieron las expediciones de Baco y Hércules, adorado en el templo de Gades bajo el nombre de Melkart, los viajes de Yo, las peregrinaciones de Aristeas y Arbaris. Si ha de creerse á Aristónico, Menelao debió dar la vuelta al África regresando del sitio

---

[a] "Desenvolvimiento histórico de la navegación," edición española, pág. 23.

[b] Según Sofocles, los griegos se orientaban desde Palamedes por la osa mayor, y Tales fué quien primero les dió conocimiento de la osa menor y estrella del Norte; mas guiándose, á pesar de ello, los navegantes, aun en tiempo de Ovidio y de Arato, por la osa mayor, es fácil creer que Tales no consiguiese convencer á los marinos, lo cual ocasionría que aconsignase el asunto por escrito, en cuyo caso resultaría una astronomía de contenido bastante limitado. Dividieron el horizonte ya en los tiempos homéricos en cuatro puntos cardinales; en tiempos posteriores, y probablemente debido á Andrónico Aresteo, se contaban ocho vientos cardinales. Ápesar de estar bastante adelantado el arte de delinear mapas y de haber trazado Dicairco los mapas de las costas de Grecia, á nadie le ocurrió por entonces utilizarlos para la navegación.

de Troya quinientos años antes de Neko y navegó desde Gades hasta las Indias.[a] En la historia de la Grecia anterior á la conquista Macedónica, varios acontecimientos contribuyeron especialmente á engrandecer la idea que los griegos se formaban del mundo, y son, según Humboldt: primero, las tentativas hechas para penetrar al este y al oeste, partiendo del Mediterráneo; y segundo, el establecimiento de numerosas colonias desde el estrecho de Gades hasta las costas del nordeste del Ponto-Euxino, colonias que por los variados resortes de su constitución política estaban mejor preparadas al desarrollo de la cultura intelectual que las de los fenicios y cartagineses, esparcidas por el mar Egeo, la Sicilia, Iberia y por el norte y oeste de África. El esfuerzo hecho para penetrar hacia el este es designado, históricamente hablando, con el nombre de "Expedición de los argonautas á Cólquida," cuyo acontecimiento real envuelto en ficciones no es otra cosa, reducido á su significación más sencilla, que la realización de una empresa nacional destinada á abrirse paso en el inhospitalario Ponto-Euxino. La fábula de Prometeo y la libertad del Titán, predicha para la época en que Hércules había de visitar el Oriente; la ascensión del Cáucaso por la ninfa Yo, partiendo del valle de Hybristes; los mitos de Frixo y de Helle, todo indica esta dirección constante y señala el deseo de penetrar en el Ponto-Euxino.[b]

Antes de las emigraciones dórica eólisca, los minyos, potencia marítima, tenían ya una rica metrópoli en la ciudad de Orcomeno, situada cerca de la extremidad septentrional del lago Capais. Los argonautas partieron para su expedición de Jolcos, capital de los minyos de la Tesalia, en el golfo Pagasético. La comarca que fué el término de la empresa se ha descrito diversamente según las épocas. Cuando no se la quiso ya referir á la remota é indeterminada región de Oa, se ha fijado el lugar de la escena en la embocadura del Faso, hoy el Rión, y en la Cólchida ó Cólquida, asiento de una antigua civilización. Los viajes de los milesios, y sus numerosas colonias esparcidas por las costas del Ponto-Euxino, proporcionaron un conocimiento más exacto de las riberas oriental y septentrional de dicho mar. Merced á sus exploraciones, la parte geográfica de aquellos mitos tomó contornos más distintos, produciéndose al mismo tiempo una serie importante de nuevos descubrimientos. Durante mucho tiempo no se había conocido más que la costa occidental del mar Caspio, considerada por Hecatea como la costa del gran mar que envuelve el mundo por el Oriente.[c] Herodoto fué el primero que enseñó que el mar Caspio es un estanque cerrado por todas partes,

[a] Humboldt, Cosmos, pág. 138, tomo II, edición citada.

[b] Humboldt, obra citada, edición española, tomo II, pág. 139.

[c] Humbolt, "Asie Centrale," tomo II, véanse las investigaciones de este sabio sobre la historia de la geografía del mar Caspio, desde Herodoto hasta los árabes El-Istachri é Ibu-el-Vardi, así como sobre el mar de Aral y la bifurcación del Oxó y el Araxes.

verdad que fué debatida 600 años después de él hasta el advenimiento de Ptolomeo. Un vasto campo se abrió también á la etnografía cuando se penetró en la parte nordeste del mar Negro. Asombró la diversidad de las lenguas y se sintió vivamente la necesidad de hábiles intérpretes. También por entonces los que hacían el comercio recíproco partieron del Palus Meotides, cuya extensión se exageraba mucho, avanzando á la casualidad en las estepas habitadas hoy por los khirguisos de la horda media ó kirgises[a] á través de una serie de tribus de escitas, escolotos ó sacios, desde los argipeos y los isedones hasta los arimaspos, poseedores de ricas minas de oro en la vertiente septentrional del Altai.[b] Allí estaba situado el antiguo imperio de los grifones, en el cual tuvo origen el mito meteorológico de los hiperbóreos que se extendió muy lejos hacia el Occidente, siguiendo la huella de Hércules. Supone Humbolt que la parte del Asia septentrional antes indicada y nuevamente célebre en nuestros días por los lavaderos de oro de la Siberia, llegó á ser para los griegos como el oro que en tiempo de Herodoto reunieron las razas góticas de los mesagetas, manantial importante de riquezas y de lujo debido á las relaciones establecidas con el Ponto-Euxino. Humbolt supone que estas minas aparecen entre los 53 y 55° de latitud, y en cuanto á la region de las arenas de oro, cuya existencia revelaron á los viajeros los daranas, dardos ó derdos mencionados en los fragmentos de Megástenes y á la cual se ha referido la fábula de las hormigas gigantescas por la casualidad del doble sentido que ofrece el nombre de estos animales, cree el sabio alemán citado que debe colocarse más al Mediodía hacia los paralelos 35 ó 37 y según las combinaciones igualmente posibles, coincide ó con la parte montañosa del Tibet, situada al Este de la cadena de Bolor entre el Himalaya y el Kuen-lun y al Oeste de Iskardo, ó bien con la comarca que se extiende al norte de Kuen-lun frente al desierto de Kobi, donde también se encontraba aquel metal aurífero, según las observaciones exactísimas del viajero chino Hiuen-Thsang, que vivía á principios del siglo VII de nuestra Era.[c]

Si el aislamiento era la ley de la antigüedad como supone Laurent,[d] puede afirmarse que lo único que relacionó á los pueblos entre sí fueron las guerras, las colonias y el comercio, siendo este último la fuente perenne de continuadas relaciones, especialmente la colonización y contacto de fenicios y griegos. La emigración dórica y la vuelta de

[a] Otros los denominan kirgis. El traductor español de la historia de Catalina II, por el Dr. Alejandro Brückner, profesor de la Universidad de Dorpat, que forma parte de la "Historia universal de Oncken," los llama kirgises.

[b] Acerca el comercio del oro en la parte noroeste del Asia en tiempo de Herodoto, véase Humbolt, "Asie Centrale," tomo, I, págs. 389 y siguientes.

[c] Humbolt, "Cosmos," tomo II, "Ensayo histórico del progresivo desarrollo de la idea del Universo."

[d] "Estudios sobre la historia de la humanidad," por F. Laurent, tomo I, "El Oriente."

los heráclidas al Peloponeso, grandes acontecimientos que renuevan la faz de la Grecia, ocurrieron mucho tiempo después que el Ponto-Euxino llegó á ser accesible al comercio y á la navegación griega. Esta emigración, juntamente con el establecimiento de nuevos estados y de nuevas constituciones, fué ocasión y punto de partida del sistema colonial que señala un período importante de la vida helénica, y favoreciendo la cultura intelectual, contribuyó en gran modo á agrandar la idea del mundo. La colonización griega, dice el autor citado,[a] producto de las revoluciones que agitaron á la Grecia, debió su esplendor á la irregular unión de las facultades más diversas, las cuales hacen de los helenos el pueblo iniciador de la idea de la humanidad.[b]

Hace notar Humboldt,[c] que uno de los acontecimientos que influyeron particularmente en el progreso de la contemplación del mundo, juntamente con la apertura del Ponto-Euxino y el establecimiento de colonias en el Mediterráneo, fué el paso por el estrecho de Gades. La fundación de Tarteso, la de Gades, así como la colonia de Utica, prueban que los fenicios ya navegaban hacía muchos siglos por el Océano cuando se abrió por primera vez á los griegos el camino que Pindaro llama puerta de Gadeira. Del mismo modo al Este, los milesios, penetrando en el Ponto-Euxino, habían establecido comunicaciones que activaron el comercio terrestre con el Norte de Europa y del Asia, y mucho más tarde, con las comarcas regadas por el Oxo y el Indo, los samios [d] y los focios,[d] los que abrieron el camino al Occidente partiendo del Mediterráneo. Coleo de Samos quería darse á la vela hacia Egipto en el momento en que venían á comenzar, ó mejor dicho, á renovarse en el reinado Psammétiko las relaciones de este país con la Grecia. Vientos del Este le arrojaron hacia la isla Platea, y de allí fué empujado al Océano á través del estrecho de Gades. Al referir

[a] Laurent, obra citada, edición española de G. Lizárraga, pág. 59, "Las Colonias."

[b] Curtius (Historia de Grecia, por Ernesto Curtius, traducción de Don Alejo García Moreno, Madrid, 1887) dedica una parte importante de su obra, el cap. 3° del libro 2°, pág. 174 y siguientes, en donde estudia las ciudades del litoral del Asia menor, desarrollo de la colonización jónica, las colonias milesias, las colonias subeas, la colonización griega en Occidente, sus progresos, las costas de Sicilia y el Sur de Italia, la colonización griega de Africa, extendiéndose en algunas consideraciones acerca de la colonización helénica en general.

Sólo se explica por falta de conocimientos que los griegos, algunos de cuyos pueblos tenían tan extraordinaria afición al mar, sólo se hubiesen dedicado á un comercio costanero. En Mileto había el partido de los Aeinautas, marinos perpetuos ó lobos de mar, corporación de armadores tan habituados á vivir á bordo, que hasta celebraban en los barcos anclados delante de la ciudad sus reuniones y conciliábulos políticos. Es indudable que si los fenicios y los griegos hubiesen conocido la brújala y en mayor extensión la ciencia astronómica, hubiesen conquistado á America y dado la vuelta al mundo. Acerca de las ciudades fundadas por los griegos en país extranjero, véase Lenormant, "La Grande Grèce;" Paris, 1881, tomo I.

[c] "Cosmos," tomo II, pág. 144.

[d] Según Herodoto.

Herodoto este hecho, añade, con intención, que una mano divina guiaba á Coleo de Samos, y no fué únicamente la importancia de los imprevistos beneficios que de aquí resultaron para la ciudad ibérica de Tarteso, sino también el descubrimiento de regiones ignotas y el acceso á un mundo nuevo que apenas se entreveía por entre las nubes de la fábula, lo que dió fama y esplendor á aquel acontecimiento por donde quiera que la lengua griega se hallaba extendida en el Mediterráneo. Veíanse por aquellos navegantes del otro lado de las columnas de Hércules llamadas en un principio columnas de Briareo, de Egeon y de Cronos, á la extremidad occidental de la tierra, en el camino del Elíseo y de las Hespérides, aquellas aguas primitivas del Océano que rodeaban la tierra [a] y de las cuales se quería, aun en esta época, hacer provenir todos los ríos. En las márgenes del Faso habían encontrado los navegantes una ribera que cerraba el Ponto-Euxino, imaginando que más allá sólo existe el Estanque del sol. Al sud de Gades y de Tarteso descansaba la vista libremente en el infinito, circunstancia que ha dado durante mil quinientos años una importancia particular á la puerta del Mediterráneo. Dispuestos siempre á ir más allá los pueblos navegantes, tales como los fenicios, los griegos, los árabes, los catalanes, los genoveses, los venecianos, los portugueses y los españoles; los mallorquines, los franceses de Dieppe y de la Rochela, se esforzaron sucesivamente por avanzar en el Océano Atlántico que por mucho tiempo se tuvo por un mar tenebroso (mare tenebrosum) lleno de limo y de bancos de arena, hasta que partiendo de las Canarias ó de las Azores tocaron de estación en estación en el nuevo continente á que ya los normandos habían llegado por otro camino.

Mientras que Alejandro penetraba en las comarcas apartadas del Oriente, ciertas consideraciones sobre la forma de la tierra llevaron ya al filósofo de Estagira á sospechar la proximidad del estrecho de Gades y de las Indias. Estrabón llegó hasta suponer que en el hemisferio norte, quizás bajo el paralelo del estrecho de Gades, de la isla de Rodas y del país de Tina, podían existir, entre las costas occidentales de Europa y las orientales del Asia, otros muchos continentes habitables.[b] La hipótesis de que el eje prolongado del mar Mediterráneo debía tocar en regiones nuevas, se hallaba de acuerdo con aquella gran idea de Eratóstenes, muy difundida en la antigüedad, de que el suelo del viejo continente en su más vasta extensión de Este á Oeste, es decir, hacia el grado 36 de latitud próximamente, presenta una línea de levantamiento sin interrupción alguna considerable. La expedición de Coleo de Samos no sirvió únicamente para señalar la época en que se abrieron nuevos mercados á las razas griegas ávidas de

[a] Véase la obra citada de Menard, "Historia de Oriente," el cap. 1°, que trata del mundo conocido de los antiguos, especialmente las láminas.

[b] Estrabón, citado por Humboldt, "Cosmos."

emprender largos viajes marítimos y á los pueblos herederos de su civilización, sino que ensanchó también inmediatamente la esfera de las ideas. Entonces fué cuando el fenómeno del flujo periódico del mar, que hace sensibles las relaciones de la tierra con el sol y la luna, llegó á ser objeto de una atención profunda y sostenida; fenómeno que hasta entonces no se había manifestado á los griegos en los bancos de arena y peñascos de las costas de Africa sino de una manera irregular y aun expuesta á peligros. Posidonio estudió el flujo y reflujo en Hipa y en Gades, comparando sus observaciones con lo que en los mismos sitios podían enseñarle los fenicios más experimentados sobre las influencias de la luna.[a]

Tuvieron señalada influencia en la extensión de los conocimientos geográficos, entre otros hechos notables de la antigüedad, la invasión de los macedonios al Asia menor y á la Siria, la batalla de Gránico y la de los desfiladeros de Iso, la toma de Tiro y la fácil ocupación del Egipto, la campaña contra los babilonios y los persas en la cual fué destruída cerca de Ardebeles, en medio de la llanura de Gangamela, la omnipotencia de los aqueménides; la expedición á la Bactriana y á Sagdiana entre los montes Indo-Kho y el Yaxarte ó Syr, y últimamente la arraigada invasión de la comarca de los cinco ríos ó Pentapotamia en la India septentrional. Alejandro Magno fundó establecimientos griegos por todas partes, á la vez que extendió las costumbres del Occidente por la inmensa región que va desde el templo de Ammón, edificado en medio de un oasis de la Libia, y la ciudad de Alejandría situada en la parte occidental del Delta, formado por el Nilo, hasta la Alejandría del Norte, hoy ciudad de Khodjend, á orillas del Yaxarte, en la provincia de Fergana.[b] El contacto de los griegos con el Oriente fomentado por las conquistas de Alejandro, desarrolló los conocimientos geográficos y fomentó igualmente las relaciones comerciales.[c] Las producciones indias, así naturales como industriales, eran conocidas imperfectamente por antiguas relaciones de comercio ó por las narraciones de Ctesias, que vivió diecisiete años en la corte de Persia como médico de Artajerjes Muemon, esparciéndose nociones más exactas con motivo de los establecimientos macedónicos. Conociéronse los arrozales entrecortados por arroyos, los algodoneros, las telas finas y el papel que suministraban, las especias y el opio, el vino hecho con arroz y jugo de las palmeras, el azúcar de caña, confundido con frecuencia con el tabaschir formado del jugo del bambú, la materia textil que crece en los grandes árboles de bombax, los chales tejidos con

[a] Humboldt, "Cosmos," tomo II.

[b] Conviene no confundir Alejandría con la ciudad del propio nombre que ocupa el lugar de la antigua Naukratis. En los mapas del antiguo Egipto se ve designado el sitio de Naukratis en las márgenes del río algo tierra adentro, y en las orillas del mar á Alejandría; véase, entre otros, el que aparece al final de la Memoria de D. Félix Robiou sobre la "Economía y la administración de Egipto bajo los lágidas."

[c] Véase Humboldt, "Cosmos," tomo II, págs. 150 y siguientes.

la lana de las cabras del Tibet, las telas de seda de Sérica, el aceite de sésamo blanco, el aceite de rosa, la laca y el acero batido llamado acero de Woutz. Además del conocimiento material de estos productos, que pronto llegaron á ser objeto de un comercio extenso y muchos de los cuales tomaron carta de naturaleza en la Arabia por los seleucidas, el aspecto de nuevos y variados territorios extendió sus conocimientos en otras esferas y órdenes de ideas. La conquista macedónica contribuyó á ensanchar los conocimientos de los griegos en las ciencias físicas y naturales, y muy especialmente en la astronomía,[a] la que necesita y supone un considerable desarrollo de las ciencias matemáticas, con respecto á las cuales hace notar Humboldt que hubiera sido más rápido su desarrollo si el brahaman Sphines, que acompañaba al ejército de Alejandro, hubiese podido revelar á los griegos el sistema de numeración india de manera bastante comprensible para que su uso se hubiera hecho universal, y que en las investigaciones de Charles se ha aprendido que el método del abaco pitagórico ó el algorismo, según la designación empleada en la geometría de Boecio, es casi idéntico al sistema de posición, cuyo método fué estéril en manos de los griegos y los romanos, no habiéndosele aplicado generalmente sino en la Edad Media, y sobre todo á partir del momento en que se llenó por un cero el espacio que se había dejado en blanco hasta entonces, á propósito de lo cual advierte el sabio alemán citado, que los descubrimientos más felices necesitan, por lo común, muchos siglos para ser comprendidos y completados.

Alejandría fué en la antigüedad una ciudad importante bajo el punto de vista político, científico, y comercial. Ya en tiempo de Ptolomeo Filadelfo era Alejandría la mayor plaza comercial del mundo. Por Alejandría pasaba el camino más corto y más cómodo para llegar de la cuenca del Mediterráneo á la parte Sudeste del Africa, á la Arabia y á las Indias. Aun en el tiempo en que llegó el Egipto á ser provincia romana conservó toda su opulencia, pues el lujo que crecía en Roma bajo los Césares alcanzaba á la comarca del Nilo, y era preciso ir á pedir los medios de satisfacerlo, especialmente á Alejandría, como depósito que era del mundo. Las ciudades fenicias, más tarde Alejandría, eran verdaderos depósitos de mercancías, á las que acudía el mundo civilizado para proveerse de ellas, no pudiendo acudir cada centro consumidor á cada uno de los centros productores. El comercio de depósito ha sido en la antigüedad, en la Edad Media y aun en la moderna, la gran base de operaciones mercantiles de una comarca; no siempre el consumidor, ya un individuo, un grupo de individuos ó una población, tiene suficientes relaciones mercantiles ó inspira bastante confianza al hacer un pedido para que le tenga cuenta al productor aventurar una expedición. En la antigüedad y

[a] Véase Humboldt, "Cosmos," edic. esp., tomo II, págs. 158 y siguientes.

en la Edad Media en que había escasos medios de comunicación y de transporte, las condiciones del comercio exigían que unas cuantas plazas fuesen el mercado seguro y constante para todos los artículos naturales y todos los productos de la industria. Los centros productores de todo el mundo acudían á estas plazas y depósitos, que se llamaban Sidón, Tiro, Alejandría, etc., y allí vendían sus productos en grandes partidas y en cantidades colosales, sosteniéndose relaciones constantes con estas plazas merced á la respetabilidad é importancia de las casas mercantiles ó casas de comercio que en ellas habían, y á la vez el mundo entero se surtía en estas plazas de todos los artículos. Estas plazas intermediarias entre el punto productor y el consumidor lucraban extraordinariamente con el precio de las mercancías, porque en verdad tenían un monopolio y fijaban el precio que les parecía bien. Lo propio vinieron á hacer en la Edad Media las Repúblicas italianas y las grandes ciudades comerciales del Mediterráneo. A medida que aumentaron las facilidades en los transportes y en las comunicaciones y que las aficiones comerciales fueron extendiéndose, excitada la codicia por las enormes ganancias de los comerciantes de dichas plazas acaparadoras, fueron disminuyendo dichas ganancias y aumentando el número de depósitos y la competencia entre los mismos en beneficio del productor y del consumidor. Los grandes centros de población, merced á la difusión de los conocimientos comerciales geográficos y á la facilidad del transporte, han podido hacer los pedidos directamente al punto productor y no haber de pagar un tributo comercial á los centros acaparadores. Ésta es la razón por la cual en nuestros tiempos no se concibe una ciudad que acapare todos los artículos de comercio, quedando limitado el depósito de ciertos y determinados artículos á muy contadas plazas. En otro tiempo el mundo entero, salvo determinadas y contadas ciudades, ignoraba dónde se producían ciertos artículos y de qué medios debía valerse para conducirlos desde lejanas tierras, y aun en el caso de estar en posesión de tales antecedentes no era fácil entablar negociaciones mercantiles con puntos apartados, no queriendo entenderse los productores, los fabricantes y los comerciantes exportadores más que con aquellos centros de comercio con quienes sostenían desde antiguo constantes relaciones. Todo esto ha cambiado desde que la locomotora por tierra y el vapor por mares y ríos transportan en pocos días lo que antes necesitaba muchos meses, desde que el telégrafo nos dice en minutos los precios de las mercancías y condiciones de venta, siendo así que antes se necesitaba muchos días para averiguarlo, y desde que la imprenta hace conocer al mundo entero con una facilidad extraordinaria lo que antes costaba muchos esfuerzos y tiempo en ser conocido de una manera determinada y relativamente pequeña.

La historia del comercio en la antigüedad es la reseña de los movimientos comerciales localizada en grandes centros. Pocas y muy

contadas ciudades eran el depósito y el mercado natural de muchos productos, y ellas abastecían al mundo entero. Con el progreso de los medios de comunicación y de transporte aumentó considerablemente el número de estos grandes depósitos; más tarde los grandes centros de población y de consumo procuraron extender sus relaciones comerciales llegando hasta los centros de producción, evitando de esta manera haber de acudir á un intermediario: y por último, hoy puede decirse que en cada ciudad hay casas de comercio que inspiran sobrada confianza, y de cuya solvabilidad pueden enterarse los fabricantes, los centros de producción y las casas exportadoras por medio de los banqueros y de las sociedades de informes y por los mismos viajantes, los cuales son otros tantos depósitos que venden directamente á los detallistas. De esta manera, poco á poco y merced á la difusión de los conocimientos, á la mayor celeridad en los transportes y á los medios de que dispone el comercio, ya no está localizado, ni hay centros acaparadores, ni grandes depósitos, existiendo en cada ciudad casas de comercio que facilitan al detallista, al tendero y al negociante al pormenor, todos cuantos artículos necesita y pide el consumo.

Precisamente esto justifica y comprueba la ley de la diferenciación y del progreso económico, por la que la división del trabajo y la variedad de producciones y la especialización de las mismas, la diversidad de funciones económicas, no sólo aparece en el mundo entero, sino que se nota igualmente en cada civilización, en cada nacionalidad, en cada pueblo, en cada agrupación humana aisladamente considerada.

Extendieron los conocimientos geográficos el comercio de las caravanas en el interior de Africa, por Cirene y los oasis; las conquistas hechas en Etiopía y en la Arabia Feliz, en la época de Ptolomeo Evergetes, y las relaciones que el Egipto sostenía por mar con toda la Península occidental de la India á lo largo de las costas de Canara y de Malabar, desde el golfo de Barygaza hasta los templos brahamánicos del lago Comorino,[a] y la isla de Ceylán llamada Lanka en el Ramayana y Trapobana entre los contemporáneos de Alejandro por corrupción del nombre indígena.[a] La travesía de Nearco, que invirtió lo menos cinco meses en costear las riberas de la Gedrosia y de la Caramania, desde Pattala, cerca de la embocadura del Indo, hasta la embocadura del Eufrates, había contribuído de una manera sensible á los progresos de la navegación. Los compañeros de Alejandro tenían conocimiento de los monzones que favorecían las travesías entre las costas orientales del Africa de una parte, y de la otra las costas septentrionales y occidentales de la India. Después de haber pasado diez meses en reconocer la parte de este río que se extiende desde Nicea sobre el Hidaspes hasta Pattala, con el fin de asegurar al comercio la libre navegación del Indo, Nearco se apresuró al princi-

[a] Humboldt, "Cosmos," edición española, tomo II.

pio del mes de octubre á darse á la vela cerca de Stura, porque sabía que el monzón de nordeste y de este, soplando á lo largo de sus costas que se extienden bajo un mismo paralelo, le dirigiría hacia el golfo Pérsico. Más tarde, cuando se conoció mejor la ley que regula los vientos particulares de aquellos sitios, los pilotos se animaron hasta el punto de llegar por la alta mar de Ocelis, en el estrecho de Bab-el-Mandeb, al gran depósito de la costa de Malabar hasta Muziris, situado al Sud de Mangalor. Las comunicaciones establecidas en el interior de las tierras hacían también afluir á Muziris las mercancías de las costas orientales de la península de más acá del Ganges y aun el oro de la apartada Chryse, que Humboldt sospecha fuese quizás la isla de Bórneo. Se extiende dicho autor igualmente en hacer notar la influencia de la apertura de una vía fluviátil que puso en comunicación el mar Rojo con el Mediterráneo, con el Nilo y la apertura de los puertos de Myos-Hormos y Berenice.[a]

La dominación romana dió unidad á la obra de los antiguos conquistadores. Con ella encuéntranse reunidas por vez primera en estrecha alianza todas las comarcas que circundan la cuenca del mar Mediterráneo, sin contar los vastos países que se agregaron después á aquel inmenso Imperio, especialmente en el Oriente. En el segundo siglo de la Era cristiana, dice Gibbon,[b] abarcaba el Imperio de Roma la parte más florida de la tierra y la porción más civilizada del linaje humano. El Imperio romano, si se considera la extensión que ocupaba en su forma monárquica bajo los Césares, era, sin duda, menos extenso que el Imperio chino bajo la dinastía de los Thsin y de los Hau del Oriente (desde el año 30 antes de Jesucristo al año 116 de nuestra Era), que la dominación de los mogoles bajo Dschingischan, ó que las comarcas que forman actualmente el Imperio ruso en Europa y en Asia; pero á excepción de la monarquía española antes de la pérdida de sus posesiones en el nuevo continente,[c] jamás se

[a] Humboldt, "Cosmos," tomo II, edición española, págs. 163 y siguientes. Sería ocioso y demasiado prolijo reseñar la influencia que ejerció Eratóstenes de Cirene, Aristiles y Timocharis, Aristarco de Samos, Selenio de Erytrea é Hiparco en las ciencias geográficas y astronómicas, así como Euclides, Apolonio de Perga y Arquímedes en las matemáticas, todo lo cual aparece con mucha erudición expuesto en el libro del sabio alemán citado.

[b] "Historia de la decadencia y ruina del Imperio romano," por Eduardo Gibbon, traducida de la edición de H. Milman por D. I. M. de Fuentes: Barcelona, 1842. Sobre los confines romanos y extensión del Imperio en tiempo de los Antoninos, véase dicha obra, cap. 1°, y además Victor Duruy, "Histoire des romains," Paris, Hachette. Estrabón había visto por sí mismo una parte considerable del Imperio romano, y dice: "desde la Armenia hasta las costas tirrenas, desde el Ponto-Euxino hasta las fronteras de Etiopia."

[c] Sobre la extensión de la monarquía española puede consultarse el excelente trabajo de D. Antonio Cánovas del Castillo sobre "España bajo la dinastía Austriaca," en el "Diccionario General de Política y Administración," publicado bajo la dirección de D. Estanislao Suárez Inclán y D. Francisco Barca en 1868 en Madrid. Artículo "Casa de Austria," pág. 834, y la obra del propio D. Antonio Cánovas del Castillo, "Estudios del reinado de Felipe IV;" Madrid, Pérez Dubrull, 1889.

reunieron bajo un mismo cetro, teniendo en cuenta á la vez los beneficios del clima, la fecundidad del suelo y la situación relativa del Imperio romano, regiones más vastas ni más favorecidas que aquéllas por donde se extendía la dominación romana desde Octavio hasta Constantino. Desde la extremidad occidental de la Europa hasta el Eufrates, desde la Bretaña y una parte de la Caledonia hasta la Getulia, y el límite donde comienzan los desiertos de la Libia, no era solamente la variedad infinita de los aspectos que presentan la configuración del suelo, las producciones orgánicas y los fenómenos naturales lo que llamaba la atención, la raza humana ofrecía también todos los matices de la civilización y de la barbarie. Aquí se la ve en posesión de las artes y de las ciencias desde remota antigüedad; más allá se la hallaba aun siendo en el primer crepúsculo donde flota la inteligencia cuando se despierta. Las lejanas expediciones dirigidas al Norte y al Mediodía hacia las costas que producen el ámbar y las que condujeron Elio, Galio y Balbo á la Arabia y al país de los garamantas, obtuvieron éxito desigual. Ya en tiempo de César, y después en el de Augusto, se comenzó á medir la superficie del Imperio; y á esta operación de que estaban encargados tres geómetras griegos, Teodoto, Zenodoto y Policletes, se unieron itinerarios y topografías especiales que debían distribuírse á todos los gobernadores de provincia. Justo es decir que una cosa análoga se había practicado ya en la China muchos siglos antes: pero respecto á Europa, se calcula que son éstos los primeros trabajos estadísticos de que puede vanagloriarse. Los caminos romanos divididos en millas, atravesaban vastas prefecturas. Adriano, que recorrió todo su Imperio, no empleó menos de once años en su viaje, si bien con interrupciones, visitando todo el espacio comprendido desde la Peninsula ibérica hasta la Judea, el Egipto y la Mauritania. De este modo se abrió é hizo practicable una parte considerable del mundo, sometida á la dominación romana. Ésta llegaba por el oeste al promontorio sagrado siguiendo la costa septentrional del Mediterráneo, es decir, hasta la más apartada extremidad del continente europeo, y por el Este llegó al meridiano del golfo Pérsico. Por este lado fué por donde hicieron progresos más considerables las relaciones de los pueblos y el comercio terrestre. Después de la caída del Imperio griego de Bactriana se establecieron comunicaciones con los seros, merced á la poderosa intervención de los arsácidas: pero estas relaciones fueron puramente indirectas é insuficientes para compensar el perjuicio causado á las relaciones inmediatas de los romanos con los pueblos del Asia interior, por la actividad que los partos desplegaron en su comercio de reventa. El resultado de los movimientos verificados en la extremidad de la China produjo una revolución rápida y completa, aunque poco duradera, en el estado político de las numerosas comarcas comprendidas entre la cadena volcánica de los montes celestes ó Thian-chan y la de

Kuen-Lun que atraviesa el Tibet septentrional; un ejército chino rechazó á los Hiungun, hizo tributarios á los pequeños reinos de Khotan y de Kaschgar y llevó sus victoriosas armas hasta las costas orientales del mar Caspio: ésta fué la expedición del Jefe Pautschab, realizada en tiempo del emperador Mingti de la dinastía de los Han, es decir, hacia el reinado de Vespasiano y de Domiciano. Los historiadores chinos atribuyen todavía un plan más vasto á este atrevido y feliz conquistador; aseguran que se proponía nada menos que invadir el Imperio romano (Tathsin), pero que los persas le hicieron desistir de este pensamiento.[a] Según Humboldt, bajo la dinastía de los Thsin, en el siglo IV de nuestra Era, juncos chinos guiados por la brújula[b] visitaron los puertos de la India y las costas orientales de Africa, y doscientos años antes, bajo el reinado de Marco Aurelio Antonino, llamado Au-Tun por los historiadores chinos de la dinastía de los Han, diputados romanos habían llegado navegando al reino del Tunkin y de allí á la China. Durante el reinado del emperador Claudio llegó á Roma, atravesando el Egipto, una embajada que envió el Rachia de la isla de Ceylán.

Se supone que merced á las relaciones que mantuvo el Imperio romano con la China y con la India, se difundió en estas regiones el conocimiento de la esfera griega, del zodiaco griego y de la semana planetaria de los astrólogos, y que algunos descubrimientos pertenecientes originariamente á los indios hayan penetrado en el Occidente antes del nacimiento de Diofanto, á consecuencia de las relaciones comerciales que habían tomado tan vastas proporciones en tiempo de los Lágidas y de los Césares. Estrabón observa que la dominación de los romanos y de los partos contribuyeron cada una en su tiempo á asegurar el libre tránsito por el mundo todavía más que las conquistas de Alejandro, y se admiraba de ver tan aumentado el número de los buques que partían directamente de Myos-Hormos hacia los puertos de la India, y su imaginación le arrastraba mucho más allá de aquella comarca hacia las costas orientales del Asia. Bajo la misma latitud que el estrecho de Gades ó la isla de Rodas, en el sitio en que, según su opinión, una cadena no interrumpida de montañas, prolongación del Tauro, divide el antiguo continente en su mayor anchura, sospecha la existencia de otro continente situado entre la Europa occidental y el Asia. "Es muy posible, dice, que siguiendo por el Océano atlántico (el paralelo de Tinæ ó de Atenas según una corrección propuesta por un editor) se hallen aún en aquella zona tem-

[a] Klaproth, "Tableaux historiques de l'Asie." Acerca las relaciones políticas y comerciales de los romanos con India y China, véase Reinaud, "Relations politiques et comerciales de l'Empire romain avec l'Asie orientale, Journal Asiatique," 1863, y P. Cave, "Historia del desarrollo de las relaciones de Europa con China;" Renaudot, "Anciennes relations des Indes et de le Chine," Paris, 1817.

[b] "Cosmos," tomo IV, edición española, pág. 49.

plada uno ó muchos mundos poblados por razas humanas distintas de la nuestra." Sorprende verdaderamente, dice Humboldt, que tal aserto no haya llamado la atención de los escritores españoles, que á principios del siglo XVI creían ver por doquiera entre los autores clásicos la prueba de que el Nuevo Mundo no era completamente desconocido desde aquella fecha.[a] La geografía de Estrabón fué casi desconocida en la antigüedad; la de Ptolomeo sirvió de guía á todos los viajeros hasta el siglo XVI.[b] Los primeros mapas del nuevo continente aparecieron en el atlas de Ptolomeo, que preparó Agatomedón en época que entre los chinos ya estaban representadas las provincias occidentales del Imperio en cuarenta y cuatro divisiones. La geografía universal de Ptolomeo tiene la ventaja de reproducir á nuestra vista todo el antiguo mundo, no sólo de una manera gráfica trazando los contornos, sino que también numéricamente, determinando las posiciones por la longitud, la latitud y la duración de los días. Los griegos y los romanos, por cuidado que en ello pusiesen, no podían formar exactos itinerarios porque ignoraban la dirección de la aguja imantada, careciendo, por lo tanto, del recurso de la brújula, que mil doscientos cincuenta años antes de Ptolomeo figuraba ya con otros instrumentos destinados á medir los caminos en la construcción del carro magnético del emperador chino Tschingurang. Igualmente se supone que desconocían la manera de determinar con exactitud las direcciones de las líneas, ó sea el ángulo que forman con el meridiano.[c]

Supone Gelcich que la industria y los oficios eran despreciados en Roma, y que sólo la guerra y la agricultura se consideraban como ocupación digna del hombre libre; y apoyándose en varios eruditos, supone que la ley Claudia no permitía al comerciante alcanzar la dignidad de Senador, dedicándose al servicio marítimo los ciudadanos

---

[a] Humboldt, "Cosmos," edic. esp., tomo II, págs. 185 y 186.

[b] Acerca del progreso le los conocimientos geográficos en la antigüedad, véase Goguet, "De l'origine des lois, des arts et des sciences," edic. cit., tomo I, pág. 286; tomo II, pág. 239 y siguientes, y tomo III, pág. 119 y siguientes.

[c] "Desenvolvimiento histórico de la navegación," edic. esp., pág. 21 y siguientes. Además Humboldt ("Cosmos," tomo II) hace notar que á medida que en nuestros días se han conocido mejor las lenguas de la India y el Zenda de la antigua Persia, hase visto con creciente sorpresa que una gran parte de la nomenclatura geográfica de Ptolomeo es un monumento histórico de las relaciones comerciales establecidas en otros tiempos entre el Occidente y las comarcas más apartadas del Sud y del centro de Asia. Entre los más importantes resultados de estas relaciones, pueda contarse el de haber llegado al cabo á formar una idea exacta del mar Caspio y comprobado que se halla cerrado por todas partes. Ptolomeo restableció esta verdad y echó por tierra definitivamente un error que había durado muchos siglos, y durante su permanencia en Alejandría había podido procurarse noticias exactas acerca de las comarcas limítrofes del mar Caspio, tales como la Albania, la Atropotenia y la Hircania, como también respecto de las expediciones comerciales de los dorsos, cuyos camellos llevaban las mercancías de la India y de Babilonia á orillas del Don y del mar Negro.

de la clase ínfima, los horros y hasta los esclavos, á los cuales denominaban nautæ, renuges y socii navales;[a] pero apoyándonos en la autoridad de Willems, podemos asegurar que esta afirmación no es admisible en absoluto. Según el ilustre profesor de la Universidad de Lovaina,[b] que ha consagrado un tomo de 638 páginas á estudiar la composición del Senado romano, no la ley, pero sí las costumbres, excluían de la dignidad senatorial á todos aquéllos que estaban ocupados todo el día en sus quehaceres, y que por lo mismo no podían cumplir los arduos deberes senatoriales; á esta clase pertenecían los que se dedicaban á oficios mecánicos (opifices), los que tabajaban por un salario (mercenarii) y los comerciantes al por menor, los detallistas (negotii gerentes); sin embargo, no estaban tan bien reputadas en Roma las artes como lo estaba la agricultura.[c] Roma no fué un pueblo industrial ni mucho menos marino, á pesar de ser común la creencia expresada en aquella frase de Cicerón, de que "el dueño del mar es el dueño del mundo." Las guerras púnicas influyeron en el cambio de esta aversión, ó mejor, indiferencia por la marina; pero á pesar de ello, esta industria adquirió poco desarrollo bajo el punto de vista comercial. Un poderoso factor para el fomento de la navegación fué la escasez de trigo en la Italia central, pues que á Sicilia y al norte de Africa sólo podía llegarse por mar. Tan pronto como el Gobierno se encargó de vigilar el transporte de los trigos, emitió leyes náuticas para la seguridad y regularización de la navegación, y las flotas permanentes, mantenidas durante la época de los emperadores, no sólo estaban destinadas á asegurar el dominio militar y político de los romanos, sino también pará proteger el tráfico. Parece que de aquella época data una institución algo parecida á los seguros marítimos de hoy, puesto que los pilotos eran indemnizados por el Gobierno en caso de haber sufrido averías y otros perjuicios.[d] De los cartagineses y de los marinos gaditanos aprendieron los romanos la

[a] "Handbuch der römischen antiquitaten von Bojesen-Hoffa, Auflage bearbeitet," von Prof. Dr. Wilhelm Rein; Wien, 1860, pág. 97.

[b] "Le Sénat de la République romaine," par P. Willems; Louvain, Paris, 1878 á 1883, dos tomos: el 1º se refiere á la composición del Senado, y el 2º á las atribuciones del mismo. En 1885 ha publicado una segunda edición revisada, corregida y aumentada del tomo II, en casa de Ernesto Thorin, de Paris.

[c] "Mercatura autem, si tennis est, sordida putanda est; si magna et copiosa, multa undique, apportans multisque sine vanitate impertiens, non est admodum vituperanda, omnium autem rerum, ex quibus aliquid acquiritur, nihil est agricultura melius, nihil uberius, nihil dulcius, nihil homine libero dignius" (Cicerón, "De officiis," I, 42). Séneca se expresaba en el mismo sentido: "Sunt vulgaris et sordidæ artes . . . vulgares officium que manu constant et ad instruendum vitam occupatæ sunt in quibus nulla decoris, nulla honesti simulatio est" (Epist. XIII, 3, § 21). Puede consultarse además la obra de G. Bloch, "Les origines du Sénat romain. Recherches sur la formation et la dissolution du Sénat Patricien," par G. Bloch; Paris, Ernest Thorin, 1883.

[d] Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 22.

construcción de buques. Después de la conquista de Cartago, Escipión acogió á marineros españoles para que enseñasen á los romanos; pero á la verdad los últimos jamás fueron marinos, constando de provinciales la mayor parte de los individuos que componían la tripulación de sus buques.[a]

[a] Gelcich, ob. cit. Respecto á los progresos náuticos de griegos y romanos, dice este autor lo que sigue: "Lucio Séneca menciona un escrito náutico meteorológico que se ha perdido. Llaman la atención los trayectos rápidos de los romanos. Babilio atraviesa el camino de Mesina hasta Alejandria en seis días; Valerio Mariano hace el viaje de Puteoli á Alejandría (cenissium flatu) en nueve días, y el de Gibraltar á Ostia en siete. Fuera del Mediterráneo los barcos romanos sólo se aventuraban á salir durante la buena estación. Ni los griegos ni los romanos hacían notables progresos en el arte de navegar. Reducíanse todos los recursos de que podían disponer á observaciones empíricas, á tradiciones y relatos de marinos antiguos. El odómetro inventado por los romanos era de poco provecho, pues cuando se abandonó su uso no se sintió la necesidad de restablecerlo. Se prestó mucha atención á los fenómenos atmosféricos, á la salida y puesta del sol, á la dirección del vuelo de las aves y á los peces para derivar de estas señales conclusiones para las condiciones meteorológicas de los días siguientes; costumbre que, basada en repetidas observaciones, se ha conservado durante mucho tiempo y que siguen practicando los empíricos de nuestros días. Virgilio llama la atención de los marinos sobre la circunstancia de que las gaviotas buscan la tierra siempre que se aproxima un temporal. Antiguamente el marino se hacía viejo en su oficio antes de haber adquirido los conocimientos y las experiencias necesarias para conducir un buque. Llegados á este punto, se tenía á tales hombres en gran aprecio y su mando á bordo mientras navegaban era absoluto. Entre los griegos se llamaban arquiemberuetes, entre los romanos gobernatores y estaban asistidos por los prorates, cuya principal obligación era conducir el timón ó evitar los bajíos y bancos de arena. Falta mencionar á los quebustes, llamados á indicar, por un canto monótono ó tocando la flauta, el compás de las bogadas. Griegos y romanos contribuyeron al adelanto de la navegación por la introducción de los instrumentos para medir el fondo del mar, que consistían en cabos ó palos, llevando en sus extremos pesas de plomo, á las cuales denominaban bolis, catapirates y contos. Su manejo estaba confiado á los talasómetras." De mucha importancia fué también la invención de los fanales, debida á Ptolomeo Soter.

Dice igualmente Gelcich, que de la animada comunicación con las Indias creada por Alejandro Magno resultó que se familiarizasen más los marineros con los fenómenos de la marea, y que llegasen á conocer el soplo regulado de los monzones ó vientos estacionales. Á pesar de todos los defectos é inconvenientes que encerraba la navegación, se atrevió el mercader Hipalo, fiado sólo en la regularidad del Libonoto (monzón del Sudoeste), á seguir un camino nuevo para las Indias, dirigiéndose desde la punta extrema Sudoeste de la Arabia, directamente por alta mar, á Muziris, al Sud de Mangalor. Desde entonces todos los marineros árabes siguieron este camino, es decir, se dedicaron á la navegación en navíos de alto bordo. Más de cien buques salían al año para las Indias, y en los meses de diciembre y enero, cuando el monzón había cambiado, emprendían el regreso para llevar á su patria los ricos tesoros de las Indias. En la época de los Ptolomeos se dió un paso muy importante para la seguridad de la navegación con la construcción del primer fanal del mundo, el faro de Alejandría, reconocido como una de las maravillas del orbe. En el primer año del reinado de Ptolomeo Filadelfo se concluyó este edificio colosal ya empezado bajo Ptolomeo Soter y que costó no menos de ochocientos talentos. Se veía el fuego durante la noche á una distancia de veinte leguas, y su altura media sobre el agua era de 166'7 metros. Á la

Claro es que en la antigüedad el arte de construír barcos no había permanecido estacionario, puesto que de la balsa primitiva se había llegado á la pentera, provista de palo, vela, timón y ancla, y el espíritu naval de los fenicios encontró en los viajes de los barcos macedónicos dignísima imitación; pero mientras no fué posible hacer en alta mar determinaciones de posición y dirección, la marina hubo de ser forzosamente costanera. Gelcich, en sus ya citados "Estudios sobre el desenvolvimiento histórico de la navegación," nos habla de los normanes, que sin instrumentos náuticos ni mapas avanzaron hasta América. Bajo este nombre, dice Gelcich, se comprenden aquellos germanos que habitaban en Dinamarca, Suecia y Noruega, y que no deben confundirse con los

construcción del faro de Alejandría siguieron otras obras parecidas. En Ostia existía un buque farol, y Estrabón nos habla de una alta torre en la embocadura del Bætis, que por una señal visible á lejos avisaba á los navegantes oportunamente los numerosos escollos y bancos de cieno (Estrabón, "de situ orbis," libro III, folio 30). Las tablas contienen la descripción de un objeto de aparejo de los llamados hipozomotas, cuyo objeto por largo tiempo no fué fácil comprender. Actualmente se sabe que estos hipozomotas eran cables que servían para impedir que las tablas se separasen unas de otras, lo cual da á conocer en qué estado tan primitivo se encontraría la arquitectura naval. Sabemos, sin embargo, que los romanos y los cartagineses disponían de buques bastante fuertes para los combates navales, y que los penteros de aquellos tiempos eran bastante notables. Los trieres y demás buques mayores llevaban dos palos. El artemón se encontraba en la busarda del barco y era por consiguiente equivalente al foque de hoy. Gelcich (Desenvolvimiento histórico de la navegación) no se conforma con la opinión de Scherer (Historia del comercio) acerca de que la forma triangular de las velas fenicias no permitía bordear; sin embargo, no cree que los fenicios hubiesen navegado con viento contrario, porque en este caso no se comprende cómo se perdió este arte tan fácilmente (cita á Augusto Jal, "marine antique," en especial Virgilius Nauticus): consigna que es evidente se desconocía en la Edad Media, puesto que encontrándose el famoso Almirante genovés Andrea Doria en el golfo de Génova con su armada, sorprendido por el viento contrario, se hizo camino por una manera particular de marchar (bordear), mientras que los demás pilotos, no poco admirados de la maniobra de Doria, se quedaron atrás. Gelcich atribuye un mérito especial á los romanos por haber formado buenos anclajes. Mientras que los griegos sólo se servían de bahías tan frecuentes en sus costas y de puertos naturales, los romanos tenían que construírlos. Donde no había promontorios ni ensenadas construían diques y murallas, entrando en el mar todo lo que parecía necesario para establecer un anclaje seguro, llegando á levantar en medio del mar islas artificiales para proteger la entrada de ciertas ensenadas contra la fuerza del oleaje; una notabilidad en este sentido fué la obra fabricada por el emperador Trajano en Centumcella (Civitavecchia). Dos grandes diques se extendían mar adentro, habiendo levantado delante de ellos una isla artificial. Pero más grandioso aún fué el puerto de Ostia, construído por Claudio; allí también se extendía delante del puerto una isla artificialmente creada; vastos diques cerraban el anclaje, y un fanal no inferior en tamaño al faro de Alejandría señalaba la entrada. Igualmente supone Gelcich que el puerto más antiguo de los tiempos históricos fué el de Jafa, siendo célebres el Pireo, Sebaste en Cesárea, Brundusium, Taranto, Misenas, Rávena y Ancona, y la noticia que da Estrabón de haber escrito Timóstenes una obra entera de diez capítulos sobre puertos y obras marítimas, nos da una idea bastante clara de la importancia que los alejandrinos atribuían á la construcción de tales fábricas.

normandos cuyo idioma habían adoptado.[a] Confundidos por los autores se atribuyen á los normandos hazañas, queriéndolas referir á los normanes; pero las investigaciones sobre la literatura islándica especialmente sobre la Edda y las sagas de Torsten Vikingson, nos han familiarizado con los viajes de los normanes y con sus descubrimientos. Entre éstos era la marina la más considerada de todas las ocupaciones. Athelstan, rey sajón, elevaba á estado de noble á todo comerciante que con propio cargo y en barco propio hubiese verificado tres viajes por el mar del Norte.[b] André supone que los primeros marinos del Norte que cruzaron el Atlántico, lejos de las costas, fueron los keltos,[c] deduciéndose esto de los relatos de los normanes que á mitad del siglo IX desembarcaron en Islandia. Dicuil, que escribía en el año 825, dice que estos primeros descubridores fueron monjes irlandeses que desde las islas Férreas vistaron en 795 dicha isla hasta entonces inhabitadá.[d] Forster opina que los objetos en ellas encontrados procedían de piratas normanes ó quizás normandos, los cuales habiendo naufragado se vieron obligados á dejar su botín.[e] Sea lo que fuere, el hecho es que en 861 Nadod descubrió la Islandia por segunda vez y con carácter duradero. Tres años después Gardor llegó á la misma isla, navegó á su alrededor y la llamó por su nombre Gardorlandia (país de Gardor). Otro aventuerero, Floke, la visitó en 867. La primera colonia no se estableció, empero, en Islandia hasta trece años después, cuando el rey Harold Harfagar subyugó á Noruega, reuniéndola con Dinamarca, cuyo poder no quisieron reconocer muchos noruegos que emigraron á Islandia, formando un Estado republicano que se mantuvo floreciente hasta fines del siglo XIII, desarrollando un gran movimiento comercial marítimo entre Islandia y las costas norte-europeas; siendo evidente que los normanes desde allí visitaron la Groenlandia y el continente norte-americano. Según el

[a] Pi y Margall en su "Historia de América," cap. 2º, detalla las expediciones de los escandinavos, el descubrimiento de Islandia y Groenlandia, el establecimiento en la primera isla de Jugulfo y la toma de posesión de la segunda por Erico ó Erik el Rojo, el descubrimiento de América por Biarne, hijo de Heriulfo, recorriendo la costa del Labrador y llegando hasta Terranova, la expedición de Leif el año 1000, doblando el cabo Cod y entrando en la bahía de Mount-Hope, las expediciones de Thorwaldo, Thorstein, Kalsefue, Freydise, las luchas con los esquimales, etc. (págs. 11 y siguientes de la edición española).

[b] Carlos André, "Géographie des Welthandels," tomo I, pág. 23, cita de Gelcich.

[c] Pöschel, "Völkerkunde," cit. id.

[d] W. v. Janko, "Die erste Auffindung Amerikas," referente á las investigaciones geográficas y críticas sobre el libro "De Mensura orbis terræ," de Dicuil, hecha por Walkenaer y Letronne; Paris, 1814; véase Wiener Abenfort, núm. 201, pág. 802, 1880, cita de Gelcich.

[e] Johann Reinhold Forster, "Geschichte der Entdeckungs fahrten ins Norden," cit. ibid.

Dr. Sophus Ruge,[a] el primer pirata escandinavo que llegó á Islandia arrojado por un temporal en su viaje de las Feroe á Noruega, fué Nadod; y no encontrando huellas de seres humanos, á pesar de haber vivido allí algunos monjes, volvió á las Feroe, pudiendo calcularse que su expedición data del 867, desde cuya fecha fué visitada la Islandia con más frecuencia, y hasta puede decirse que fué un punto favorito para los emigrantes, cuya población vagabunda é inquieta y de índole aventuerera descubrió la Groenlandia; suponiendo, por lo tanto, que estos expedicionarios fueron los primeros europeos que pisaron el suelo americano. Gunnbjörn, haciendo un viaje á las islas situadas entre Islandia y Groenlandia, fué llevado por vientos desfavorables á costas desconocidas,[b] que Ruge supone al oeste,[c] y descubrió terrenos que llevan hoy su nombre,[d] detrás de los cuales vió un país dilatado, que era la Groenlandia.[e] Cerca de 50 años después visitó aquellos islotes y peñascos un tal Suaebjörn, y en el año 983, según Gelcich,[f] y 985 ó 986, según Ruge,[g] estableciόse allí Erico el Rojo,[h] quien le dió el nombre del "País verde" para atraer emigrantes. Después de haber permanecido Erik dos años en Groenlandia, doblando el cabo de Farewell y recorriendo también la costa del Oeste volvió á Islandia persuadiendo á la gente para que emigrasen, de tal manera que tuvo que equipar 25 buques para la expedición, de los cuales 17 llegaron felizmente á su destino, perdiéndose los demás. Encontrábase entre los emigrantes un tal Heriulfol quien se estableció con otras muchas gentes en Brattalid, hacia el Mediodía, y estableció el puerto de Eriksfior;[i] y su hijo Biarne, que vivía en Noruega, quince años después supo que su padre se hallaba en la Groenlandia y determinó ir en su busca á pesar de no haber estado allí ni él ni los que le acompañaban, y durante la travesía se perdió en una niebla norte-atlántica, no pudiendo los marineros determinar su curso según la posición del sol, y encontrándose al salir de ella delante de costas montuosas y cubiertas de bosques, pero que no eran los montes coronados de nieve de la Groenlandia; y no haciendo caso de aquel país extraño, se dirigieron hacia el Norte hasta llegar á la costa groen-

[a] "Historia de la época de los descubrimientos geográficos," por el Dr. Sophus Ruge, Catedrático del Instituto de Dresde, traducida al español, formando parte de la "Historia universal" de Oncken que publica la casa editorial Montaner y Simón.

[b] Pöschel, "Geschichte der Erdkunde."

[c] Sophus Ruge, "Historia de la época de los descubrimientos geográficos," edición española, pág. 7.

[d] Sophus Ruge, ob. cit., pág. 7, y Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," edic. esp., pág. 34.

[e] Sophus Ruge, pág. 7.

[f] "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 34.

[g] "Historia de los descubrimientos geográficos," pág. 7.

[h] Véase sobre el establecimiento de Erico en la Groenlandia, "Historia de América," D. Francisco Pi y Margall, edición de Astort hermanos; Madrid, cap. 2º.

[i] Pi y Margall, Historia de América, pág. 12.

landesa. Acababa de descubrir, sin saberlo, el continente americano,[a] recorriendo la costa del Labrador y tocando las orillas de Terranova. Dieciséis años después, Leif, hijo de Erico,[b] compró el buque de Biarne y se embarcó para las nuevas regiones, dirigiéndose desde luego á Terranova, á la que dió el nombre de Helluland, y siéndole el suelo ingrato continuó su viaje hasta que halló otra tierra llana y frondosa en que había muchos bancos de arena y apenas tenían declive las costas. Estaba ya en lo que es hoy Nueva Escocia y que él llamó Markland, y caminando con rumbo al Sud y viento Nordeste llegó á los dos días al cabo Cod, lo dobló, se entró por la bahía de Mount-Hope, y fué á echar anclas en un río que desemboca en la misma rada y empieza en un lago. En la expedición de Leif había un tal Tyrker que hizo excursiones tierra adentro, habiendo encontrado muchas especies de cepas y maderas de construcción,[c] llamando al país Vinland. La circunstancia de poseer América gran número de especies de cepas[d] y la indicación hecha en el Vinland-Saga de durar en Vinland el día más corto desde las siete y media de la mañana hasta las cuatro y media de la tarde, no admiten duda alguna de haberse Leif encontrado en las cercanías de Nueva York (41° de latitud septentrional), y el peñasco cubierto de inscripciones, Writingrock, con grabados de

[a] Pi y Margall, "Historia de América," pág. 12, y W. v. Janko, l c., obra citada más arriba.

[b] Pi y Margall, "Historia de América," edic. cit., pág. 13.

[c] Véase "Antiquités américaines d'après les monuments historiques et des anciens scandinaves," publicados bajo los auspicios de la Real Sociedad de Anticuarios del Norte, por Carlos Cristián Rafn; Copenhague, 1845. Puede consultarse, además, Gabriel Gravier, "Découverte de l'Amérique par les normands au X siècle;" Paris, Rouen, 1874. Véase además Letrome, "Recherches géografiques et critiques sur le livre de Mensura orbis terræ," par Dicuil; París, 1814, y Humboldt, "Cosmos," tomo II.

[d] Según Balbi (Erdbeschreibung, tomo II, citado por Gelcich), comprende treinta especies de cepas silvestres. Llama la atención que Alfonso de Candolle en su obra sobre el "Orígen de las plantas cultivadas," París, Germer-Baillière, 1883, págs. 151 á 154, se limite á no mencionar las especies americanas, haciendo sólo una ligerísima referencia á los trabajos de Engelmann sobre las viñas de América en la última nota de la pág. 153. Podríamos llenar muchas páginas citando trabajos sobre las vides americanas, entre otros, Planchora, "Les vignes américaines, leur culture, leur résistance au phylloxera et leur avenir en Europe;" Montpellier, 1875. Millardet, "La question des vignes américaines au point d'une théorique et pratique;" Bordeaux, 1877. Es curioso el manuscrito que obra en poder de D. Félix María Falguera, Catedrático de la Escuela superior de Notaría de Barcelona, titulado: "Noticias de la península de California y primeras expediciones para su reducción desde el año 1521 en que se conquistó este reino hasta 1697 que entraron los jesuitas en ella, y desde éste hasta su expulsión, verificada en 1767, etc.," se escribió en 1793 por orden del virrey de Méjico, conde de Revillagigedo. Según dicho manuscrito, el primero que plantó una viña en la California fué el padre Juan Bautista Luyando en 1728. Véase, entre otras obras españolas, "Estudios sobre la phylloxera vastatrix," precedidos de una reseña histórica de la vid y de sus enfermedades, por Don Juan Miret y Terrada; Barcelona, 1878, 216 págs., y el "Informe acerca de las cepas de los Estados Unidos de América," por D. Federico Tremols y Borrell; Barcelona, 1881.

figuras humanas, y el nombre de Thorfin con caracteres rúnicos muy claros, hallado cerca de Taunton, hace afirmar á Gelcich[a] que fué en aquel río donde quedó establecido el invernadero. Para emprender tales expediciones afirma el propio autor que se necesita ciertamente una gran habilidad náutica, no bastando el valor y el atrevimiento. El Landnamobok relata que Floke Vilgedorson llevaba consigo en un buque cuervos que dejándoles tomar vuelo siempre se dirigían hacia la tierra más próxima. Parece, además, que algunos marinos normanes conocían el arte de bordear, pues la Edda, tanto como las sagas[b] ó tradiciones de Torstoen Vikingson, dan noticia de haberse conseguido algunos con sólo izando las velas, marchar con todo viento sin cuidarse de la dirección del mismo.[c]

Con la decadencia del Imperio romano comenzó á prosperar el de Oriente, siendo Constantinopla y Alejandría los centros de toda cultura. El comercio con las Indias, lo mismo que el movimiento marítimo entre los pueblos del Archipiélago griego, no sufrió alteración, evitando con cuidado las relaciones con el oeste por donde el Cristianismo se iba extendiendo. En este momento de la vida comercial y marítima sobresale Italia, y muy especialmente Venecia. Desde muy antiguo esta ciudad fué celébre por su comercio y navegación. En tiempos de la decadencia romana, Insubria y Venecia pudieron soportar, gracias á su tráfico, el peso de los exorbitantes tributos,[d] y el continuado ejercicio de la pesca contribuyó á formar excelentes marineros. Aprovechándose de las disensiones de los pueblos comarcanos y prestando su apoyo al que más le convenía, procuró Venecia ser la intermediaria de los mismos, verificando el transporte marítimo bajo el derecho de la bandera neutral.[e] Su comercio se apoyaba en una gran producción agrícola, en su industria manufacturera, en las artes y oficios, especialmente la pesca. Los venecianos supieron ganarse los favores de Carlo Magno, á cuyo ejército apoyaron enviando vituallas desde el mar, consiguiendo por ello muchos fueros marítimos en Italia, y en el siglo X conquistaron las costas de Dalmacia y

---

[a] "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 35, edic. esp.

[b] Entre otras, véase la saga denominada "Partícula de Groenlandia" y la "Historia Torfinni Karlsennii."

[c] Acerca de la colonización en la Groenlandia y las conquistas de los normandos, véanse las ya citadas obras de Pi y Margall, "Historia de América," y Sophus Ruge, "Historia de la época de los descubrimientos geográficos," edic. esp., págs. 7 y siguientes.

[d] P. G. Molmenti, "La vie privée à Venise depuis les premiers temps jusqu'à la chute de la République." Venise, Librairie ancienne et moderne, Ferdinand Ongania, 1882, pág. 5.

[e] Dice Molmenti en la obra citada, pág. 13: "En época en que los emperadores de Oriente se dirigían contra los godos, nuevos conquistadores de Italia, menos bárbaros que los demás, y en que Italia estaba presa del hambre y de la guerra, Casiodoro, en nombre del rey godo Vitigio, incitaba á los tribunos marítimos de las lagunas venecianas á transportar víveres de Istria á Rávena en sus numerosos buques."

Croacia, asegurándose en el siglo XI grandes privilegios en el Imperio bizantino. Contribuyó mucho al perfeccionamiento de sus aptitudes marítimas y de su comercio naval el haberse extendido sobre las costas orientales del Adriático. Ya en 1267 escribía Martín da Canal en su Crónica, que las mercancías corrían por la ciudad como el agua de las fuentes, reservando para más adelante dar noticias detalladas de su comercio.

Como se ve, los progresos en la navegación son relativamente escasos á pesar del inmenso vuelo que tomaron los descubrimientos geográficos, y es que sin el uso general de la brújala no podían los marinos dirigirse en todas direcciones y aventurarse en todos los mares. Algunas mejoras en los propulsores,[a] pequeñas modificaciones en la forma de las embarcaciones, pero ninguna reforma ni invención fundamental hasta el progreso de la astronomía náutica debida á los árabes,[b] y sobre todo al uso de la brújula. Según Humboldt,[c] la Europa debe con toda probabilidad el uso de la brújula á los árabes, quienes á su vez la habían tomado de los chinos. Según Hellwald,[d] los chinos conocían la brújula desde el año 121 de la Era cristiana, creyendo que no acertaban á hacer el debido uso de ella ni de otros instrumentos náuticos, en razón á que su navegación no se extendía más allá del Japón, las Filipinas, Java, Malaca y Dyadda en el mar Rojo; pero evidentemente se equivoca el historiador alemán, pues hay datos para creer que la brújula es anterior á dicha fecha, como igualmente el estudio de los progresos geográficos y las investigaciones históricas y etnográficas de los últimos tiempos han demostrado que la navegación de los chinos se extendía á otras regiones y á otros mares.[e] La historia

[a] Los liburnos habían introducido en sus buques cierto mecanismo para reemplazar los remos, que consistía, según Parcirola, en una rueda puesta en movimiento por dos bueyes, la cual por transmisión efectuaba la rotación de otras ruedas colocadas en la parte exterior de la nave. Así lo menciona Parcirola en su "Rerum memorabilium sive deperditarum," del cual, empero, no hay que hacer gran caso. Véase lo que dice Goguet en su Origine des lois, 6ª edición, nota 1ª de la pág. 4.

[b] Véase Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 45.

[c] Cosmos, edición española, tomo II, pág. 252.

[d] "Tesoros más antiguos de la civilización china," pág. 160 de la edición española de la Historia de la civilización en su desenvolvimiento natural hasta el presente, por Federico de Hellwald, tomo I. Barcelona, 1876.

[e] Humboldt, Cosmos, tomo II, pág. 252, menciona, que en el Szuki Szumthsian, libro chino, que data de la primera mitad del siglo II antes de nuestra Era, se menciona el carro magnético que el emperador Tschimgwang de la antigua dinastía de los Tschen había dado 900 años atrás á los embajadores de Tonkin y de la Cochinchina para que no pudieran extraviarse al volver á su país. En el Diccionario de Schuewen de Hintschin del siglo III de nuestra Era está indicado el procedimiento, en cuya virtud se puede comunicar á una lámina de hierro, por medio de un frotamiento regularizado, la propiedad de dirigir una de sus puntas hacia el sud, la cual se cita con preferencia porque era la que tomaban ordinariamente los navegantes. Cien años más tarde, bajo la dirección de los Tsin, los buques chinos se sirvieron de la aguja imantada para avanzar con seguridad en alta mar, y estos buques fueron los que extendieron el conocimiento de la brújula entre los indios y después por la costa oriental de África.

de la brújula demuestra que no siempre se aprovecha la humanidad de los conocimientos y de los útiles en una época determinada, y hay que esperar el momento oportuno para que sean apreciados en toda su intensidad y aplicados en toda la extensión que las relaciones humanas exigen, y prueba además que los inventos más útiles é importantes constituyen un todo complejo; cada una de cuyas partes ó elementos constituyen otros tantos inventos, influyendo el progreso de los unos en el perfeccionamiento de los otros y en la mejor disposición del conjunto, siendo los principios científicos el alma que anima el organismo, la idea que vivifica el todo y cada una de las partes de la invención. Pocos inventos han contribuído tanto como la brújula al progreso de la navegación, á la extensión de los conocimientos geográficos, al desarrollo del comercio y de la navegación y al dominio y plena posesión por el hombre de la superficie del planeta en que vivimos.[a]

Los nombres árabes Zohron y Aphron (norte y sud) que Vicente de Beauvais dió en su "Espejo de la naturaleza" á las dos extremidades de la aguja imantada, así como un gran número de palabras tomadas de la misma lengua y con las cuales aún designamos las estrellas, demuestran de qué lado y por qué camino ha llegado la luz á iluminar el Occidente. Entre los pueblos cristianos de Europa no se encuentra obra alguna en que se cite la aguja imantada como cosa bien conocida, hasta la Biblia satírica de Guyot de Provins (1190) y la descripción de la Palestina por el Obispo de Tolemaida, Santiago de Vitry (de 1204 á 1215). Dante, en el libro 12 del "Paraíso," menciona en una comparación la aguja que se dirige hacia el Polo. Menciona á continuación el sabio alemán, que durante mucho tiempo ha pasado Flavio Gioja, natural de Positano, cerca de Amalfi, por el inventor de la brújula, suponiendo que cuando menos la perfeccionó hacia 1302, pero afirmando que se usaba en los mares de Europa mucho tiempo antes que comenzara el siglo XIV, citando al efecto las obras de Raimundo Lulio, "Fénix de las maravillas del orbe," y recordando que los primeros viajes de los catalanes hacia las costas septentrionales de Escocia y hacia las costas occidentales de África, entre otros el de D. Jaime Ferrer, que arribó en agosto de 1346 al río de Ouro, y el descubrimiento por los normandos de las Azores, llamadas islas Bracir en el mapa-mundi de Picigaux que data de 1367, hacen creer que mucho antes de Colón se navegaba libremente por el Océano occidental, y que las travesías que se hacían en tiempo de la dominación romana entre Ocelis y la costa de Malabar á merced de los vientos que soplan regularmente en dichos parajes, se realizaban ya entonces bajo la dirección de la aguja imantada. Todas las indicaciones y antecedentes hacen creer que la brújula la inventaron los chinos y que poco á poco se fué introduciendo en Europa (véase Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," págs. 49 y siguientes hasta la 65); siendo, empero, cosa notable que Marco Polo, tan sagaz para todo cuanto tenía relación con el comercio y que tan grandes viajes realizó por el mar de la China y á través del Océano índico en buques chinos, no mencionase y describiese la aguja magnética.

[a] Hace notar Gelcich (Desenvolvimiento histórico de la navegación, pág. 52), que aunque en el siglo XII se haya empleado una aguja flotante dispuesta de cualquiera manera para determinar la dirección del norte, no prueba esto que en aquellos tiempos se conociese la brújula como hoy se conoce, señalando, de acuerdo con Brensing (suplemento para la historia de la geografía, "Revista de la sociedad para el conocimiento de la tierra;" Berlin, tomo IV), la necesidad de establecer una diferencia entre la primera aplicación de la aguja magnética para la dirección de la nave y la invención de la brújula propiamente dicha.

Dice Sophus Ruge[a] que en la historia de los descubrimientos geográficos se destacan ciertas épocas en que esta corriente adquiere una fuerza excepcional y extraordinaria, que por efecto de la energía entusiasta de algunos individuos eminentísimos, no solamente arrastra á determinadas clases de la sociedad interesadas en las expediciones y en los viajes de descubrimiento, en los trabajos á que dan lugar, para rasgar el velo que nos oculta porciones de la superficie de nuestro planeta, ó en el aumento de relaciones mercantiles con regiones lejanas, ignotas ó poco conocidas, sino que penetra en la masa del pueblo donde nace y luego impulsa á los pueblos vecinos, y suscita, finalmente, un movimiento general y grandioso. El ensanche del horizonte físico conduce irremisiblemente al ensanche del horizonte intelectual é imprime el sello de madurez al pueblo que ha llegado á conquistarlos y cuyo poderío consigna con esto un dominio mucho más dilatado, mientras crece en la misma proporción su importancia política. Este resultado despierta, naturalmente, la emulación de otros pueblos, y esto explica la aparición sucesiva de varios de ellos en la liza para rivalizar en actividad en el nuevo campo y disputarse el premio. Á estas mareas altas, que conmueven los pueblos, siguen épocas de cansancio y de paralización que á veces duran siglos, durante los cuales se aplaca la excitación. Estas épocas de inacción ó de anemia social se observan en la historia, como lo prueban los siglos que precedieron á la época de las Cruzadas, los cuales, después de casi mil años de cansancio y de apatía, dieron lugar, desde el siglo XIII hasta el XVII aproximadamente, á una época de esfuerzos titánicos en esta corriente que produjo un movimiento profundísimo en todos los pueblos europeos. Esta época es la de los grandes descubrimientos geográficos. Á primera vista parece que, tratándose de ensanchar los conocimientos de la superficie terrestre, deberían haberse dirigido los esfuerzos desde el centro intelectual de Europa en todas las direcciones de la brújula; sin embargo no fué así, influyendo decididamente en este movimiento la forma y situación relativa de las regiones más importantes del mundo antiguo, especialmente la forma y dirección del Mediterráneo y de las altas mesetas y cordilleras del Asia. En los países ribereños del Mediterráneo, como también en las altas mesetas occidentales del Asia y en las vertientes meridionales del extremo oriental de estas altas mesetas asiáticas, es decir, en toda la dilatadísima zona que se extiende desde las columnas de Hércules hasta las costas de la China, habiéndose elevado varios pueblos en épocas remotas á un grado de cultura extraordinario. Los pueblos de la mitad occidental de esta zona, es decir, la parte europea, habían encontrado un centro común y espacioso para su actividad y comercio en el Mediterráneo, mientras que los pueblos

[a] "Historia de la época de los descubrimientos geográficos, edición española," tomo I.

de la parte oriental, los pueblos asiáticos, carecían de centro común y tenían que luchar con mayores dificultades para comunicarse entre sí, viéndose precisados á dirigirse principalmente al gran Océano índico que baña el sud del continente asiático, y desde el cual podían comunicarse con el grupo Mediterráneo, con más ó menos facilidad, por el Golfo pérsico y aún más por el arábigo, ó sea por el mar Rojo. Al sur de toda la zona se extendía, por la parte occidental, el gran desierto africano, formando una barrera infranqueable á la dilatación y progreso de la población por aquel lado, y cuya soledad letal había hecho creer que la zona tórrida era inhabitable para el hombre, mientras que en la parte oriental el Océano índico incomensurable detenía ó aniquilaba toda expedición que se arriesgara á buscar otras orillas. En el lado norte de la zona, un país frío, áspero é inhospitalario, oponía al desarrollo de la población un obstáculo tanto mayor cuanto que la región del norte con sus noches interminables era para los antiguos la región misteriosa de las tinieblas. En semejantes circunstancias, aquellos pueblos debían dirigir sus miradas desde los primeros tiempos hacia el este y oeste con preferencia al norte y sur, cuya tendencia se manifestó más enérgicamente en los países mediterráneos, y así en cierto modo lo señalan las expediciones de los fenicios, de que nos hemos ocupado anteriormente.

La región oriental, dilatadísima y rica en productos estimables en el comercio, había llamado desde muy antiguo la atención de los pueblos mediterráneos. Los pueblos del Asia anterior hasta la Persia estuvieron siempre en relación directa con los pueblos clásicos de la antigüedad; pero todavía más allá de la Persia había otros países envueltos en el misterio y transformados por las imaginaciones excitadas en verdaderas maravillas, nombrándose entre ellos, en primera línea, las Indias.[a]

Téngase presente que este nombre tuvo en la antigüedad un sentido muy lato, siendo para los antiguos el país extremo el único tropical que conocían, y que fecundado por los vientos húmedos, el monzón del mar Índico rebosaba de riquezas asombrosas.[b] De la India vinieron por el mar Rojo desde las expediciones mercantiles organizadas por

[a] Acerca del comercio y producción de la India y de los demás pueblos con ella, véase H. Scherer, "Histoire du commerce de toutes les nations," traduit de l'allemand par Henri Richelot et Charles Vogel; Paris, Chapelle, 1857, tomo I, Aperçu général, pág. 42 y siguientes, y la "Historia de la India antigua," por el Dr. S. Lefmann, Catedrático de la Universidad de Heidelberg, publicada en español por la casa editorial de Montaner y Simón; Barcelona, 1890.

[b] Herodoto (III, 98) dice que, según sus noticias, son los indios la gente que vive más cerca de la salida del sol haeia Levante en Asia (III, 106). Estos extremos del mundo disfrutan de los productos más precisos. De igual modo se expresa Estrabón, quien asegura que la India es el primer país y el más extenso del Oriente. Ctesias consideró la India tan grande como todo el resto del Asia, y Onesícrito dice que compone la

Salomón é Iram á la tierra que llamaron de Ofir[a] productos preciosísimos que se supone adquirieron los agentes de estos reyes en la costa occidental de la India anterior y que los dos reyes vendieron luego á otros pueblos mediterráneos.

Por esta vía cree Sophus Ruge que adquirieron los griegos y romanos los inciensos y aromas, las especias, en particular la pimienta, perlas, piedras preciosas, marfil y ébano. En tiempo de Salomón se conocía ya en estos países occidentales el magnífico pavo real, que los griegos hicieron el ave favorita de la altiva diosa Juno, é igualmente conocieron el loro de colores chillones; con los citados productos también tejidos finísmos de algodón y azúcar de caña, siendo muy grande el consumo de estos dos artículos en tiempo de Plinio, estimándolo de un valor considerable. De países todavía más distantes llegaban á las naciones occidentales tejidos preciosos que se designaban en los

tercera parte de la superficie habitada de la tierra. La India representaba, pues, una idea muy vasta, sin límites precisos, tanto que Estrabón pudo muy bien incluír entre los pueblos de la India á los "seres" pueblos de larga vida (Sophus Ruge, "El Oriente del mundo antiguo"). Ptolomeo distingue esta raza de los indios y coloca su patria al otro lado del Himalaya en una comarca que se extiende hacia el norte y está dentro de la región septentrional de las tinieblas eternas. Este gran geógrafo dividió la India separada en dos partes por el río Ganges y que vienen á representar con escasa diferencia lo que hoy llamamos India anterior y posterior; pero esta noción se olvidó, y la idea geográfica de la India se fué ensanchando continuamente en la Edad Media hasta abarcar todas las playas del Océano austral, desde la Abisinia hasta la China, y algunos comprendieron bajo este nombre toda el Asia, como, por ejemplo, Alcuino, que dividió todo el mundo en Europa, África é India. Las dos Penínsulas índicas se disignaron con los nombres de India mayor y menor; pero como desde remota época se había comprendido la Abisinia en la India, tanto que Procopio de Cesárea dijo que el Nilo nacía en la India, resultó una confusión que hizo llamar á la región africana donde se halla la Abisinia, la India tercera ó mejor la India media; Jordano identificó esta isla tercera con la costa de Zanzibar; Benjamín de Tudela cita á Aden en el extremo del mar Rojo como una ciudad de la India media; Marco Polo habla de la Abisinia como el país principal de esta India tercera, de suerte que comprendía partes del África y del Asia; y la geografía de Ptolomeo, impresa en Venecia el año 1562, entiende por India tercera el Archipiélago índico. Según Odorico de Pordenone, se halla la costa pérsica cerca de Ormuz, en la India baja, y llama á la China meridional (Manzi) la India alta. Nicolás Conti llama á los chinos indios del interior. En un mapa del año 1118 se ven señaladas tres Indias; lo cual se repitió en todos los mapas posteriores hasta el siglo XVI, conforme se observa en el mapamundi de la geografía de Ptolomeo, publicada en Estrasburgo en 1513. Mercator participó de esta confusión y señaló en su primer globo terrestre de 1543, al lado de las dos Penínsulas índicas de Ptolomeo, otra tercera, resultado de los descubrimientos de los portugueses.

[a] No todos los autores están contextes en este punto. A. Stocber opina que no hay que fijarse en la India, ni en África, ni en Babilonia, sino en la Arabia meridional, y de esta opinión es Bernarde Stade, Profesor de la Universidad de Giessen, en su "Historia del pueblo de Israel." Véase "La tierra de oro, Ofir," por A. Stocber, estudio histórico económico, publicado en la Revista trimestral de Economía política, Política é Historia, año 17, tomo IV; Berlin, año 1880.

países mediterráneos con el nombre de ropas séricas y que los navegantes debían comprar de segunda mano en la misma costa índica.[a]

El punto extremo á que llegó en el primer siglo de nuestra Era el navegante y comerciante griego Alexandros, fúe el puerto de Cattigara que tanto dió que hablar y que probablemente era una ciudad marítima no lejos de la embocadura del río Yan-Tse-Kiang. Este fué el límite extremo de los conocimientos geográficos del Asia en la antigüedad y continuó siéndolo hasta fines del siglo XIII. El nombre de China, bajo el cual se entendía especialmente la parte meridional de este país, es antiquísimo y fué comunicado á las naciones marítimas occidentales probablemente por navegantes malayos; opinión que robustece la observación de que todavía hoy usamos en Europa nombres malayos para la mayor parte de los países marítimos del Sudeste del Asia, como Birmania, Pegú, Siam, Cambodja y otros. Ceilán era el punto de reunión de los comerciantes de la antigüedad, acudiendo allí embarcaciones chinas, comerciantes persas, árabes y bizantinos. Estos últimos llegaban allí en buques etiopes. En tiempo de la dinastía de los Ptolomeos habían concluído en Egipto la construcción del canal que unía el Nilo con el mar Rojo, y posteriormente lo hizo restaurar el emperador Adriano en el año quince de su reinado, reemplazando los antiguos emporios de Mios-Hormos y Berenice con el puerto de Clisma

[a] Sophus Ruge, en su "Historia de la época de los descubrimientos geográficos," supone que las telas de seda venían de la China, y que así lo indica su nombre. Suponía dicho autor que en el último período de la antigüedad conocían ya los comerciantes griegos y egipcios las costas chinas con sus grandes ríos por sus expediciones marítimas, y los designaron con los nombres de Thinaí y Sinaí; pero no identificaron este país con el de los seres, ó sea la Sérica, cuya fama había llegado á los pueblos del Occidente por la vía terrestre desde el Asia central; por cuya razón suponían siempre este país que llamaban Sérica, con su grande capital Sera, el norte del país que llamaban Thinaí ó Sinaí. Esta duplicación de la China continuó todavía en el siglo XVI cuando los navegantes portugueses regresaron á su patria con la relación de un país llamado China, sin perjuicio de que mucho antes, en el siglo XIII, conocían ya el mismo país los comerciantes venecianos bajo el nombre de Catay. El cultivo de la seda data en China de millares de años atrás (Hellvald, "Historia de la civilización," edición española, pág. 160). Para el estudio de este importante artículo de comercio, puede consultarse Pariset, "Histoire de la soie, ses dérivés, ses similaires," publicado en la "Revue scientifique," número de 15 de octubre de 1879. Todos los relatos, aun los del extremo Oriente, denotan que de la China es originaria la seda y de allí pasó al Japón, véase el Nipon-Ki, "Historia del Japón," traducción de Hofmann; y Ernesto de Bavier, "La sericultura en el Japón." Son igualmente recomendables las monografías de D. Enrique Dupuy de Lome ("La seda, su cultivo y su producción en el Imperio del Japón;" Madrid, Imprenta de Fortanet, publicado por el Ministerio de Fomento, y traducción del original que en diciembre de 1874 publicó el autor en Yokohama) y las "Memorias sobre el cultivo y producción de la seda en el Japón," redactadas por el Secretario de la Legación de España, D. Emilio de Ojeda, é impresas de real orden por el Ministerio de Fomento; Madrid, 1872. El Oriente, y en especial la China, conoce de muy antiguo las enfermedades de los gusanos de la seda, habiéndose publicado excelentes trabajos sobre este punto, que recuerdan los de Pasteur, véase "Étude sur la maladie des vers à soie" par M. S. Pasteur; "Revue des deux mondes," tomo 89, año 1870, pág. 387.

en el mar Rojo. Este canal continuó en estado navegable por lo menos hasta el siglo VI de nuestra Era, pues que Gregorio de Tours habla de él en este sentido en 590, y sólo en la segunda mitad del siglo VIII, estando ya casi lleno de arena, acabó por cegarse del todo. Desde el puerto de Clisma partían los buques griegos directamente para la India, y en ellos hacía el funcionario griego, comandante del mismo puerto, su visita anual al país de las especias. Justiniano trató, aunque en vano, de llamar el comercio de sedas al mar Rojo y al puerto de Clisma para apartarlo de la ruta terrestre al través de la Persia. Así continuaron las relaciones mercantiles con el Oriente hasta el siglo VII sin ensanchar los conocimientos geográficos. Esta situación cambió, empero, con la aparición del islamismo y el consiguiente dominio de los árabes en Egipto, debiendo suspenderse por aquel lado las relaciones directas que mantenían los bizantinos entre el Occidente y la India. Quedó sólo la ruta terrestre por el Asia con sus inmensas dificultades y obstáculos, á pesar de los cuales ha llegado siempre al Occidente el producto más estimado de la China, la seda, desde que se conoció en Europa lo que valía, y al comercio de la seda debemos los primeros conocimientos de la alta Asia. Conocida la seda en la Siria muchos siglos antes de nuestra Era, penetraron ejércitos chinos en la cuenca del Tarim, siendo seguidos en el año 114 de nuestra Era de una caravana mercantil china, que pasó por la alta meseta y los desfiladeros de Painir, llegando hasta los grandes centros mercantiles del Turán. Á esta caravana siguieron muchas otras que inundaron los mercados á orillas del Aum y del Sir de tantos géneros de seda, que el precio de ésta bajó considerablemente, siendo causa de que se extendiera el tráfico hacia el Oeste, donde los pedidos se hicieron desde entonces siempre mayores y más frecuentes. Las caravanas atravesaban los páramos y arenales inmensos de la cuenca del Tarim por dos caminos distintos, uno al Norte de este río y del Tienchan, al pie del Himalaya, que es aun en nuestros días la ruta más frecuentada, y otro al sur de los ríos Lopnor y Tarim, á la izquierda de las faldas del Kuen-Lung, centro de antiquísimas leyendas, que siguió Marco Polo y que ha recorrido el viajero ruso Przewalsky.[a]

Los árabes cambiaron por completo las relaciones políticas y mercantiles hasta entonces existentes. Estos pueblos habían tomado poca parte en el comercio terrestre asiático, y en el siglo VII no

[a] En Sophus Ruge (edición española de la "Historia de la época de los descubrimientos geográficos") hallará el lector la reseña de los pasos más cómodos para el comercio con la China, las conquistas de ésta hasta las fronteras del mar Caspio, el ensanche de los Imperios romano y chino hasta el punto de llegar á tocarse, la intervención de los Tedyiks, agentes en cuyas manos se hallaba el comercio de seda hacia el Occidente; la ruta que éstos seguían, conocida por el extracto del relato de Maes Titianng, transmitida por el célebre geógrafo Marino de Tiro; la pérdida de la preponderancia china en la cuenca del Tarim y el monopolio del comercio de la seda en manos de los persas, y de las Embajadas romanas á la China.

habían pasado más allá de la India, y sólo bastante después llegaron á conocer las islas de la Sonda con sus productos. Victoriosos por doquiera, fueron dueños en poco tiempo de toda el Asia occidental y establecieron un vasto imperio á principio del siglo VIII entre China y los países de Occidente.

El país de los sarracenos forma un cuadrado que comprende un territorio casi ocho veces las islas de la Gran Bretaña. Rompe las olas del mar Rojo en sus costas occidentales; tiene al sud el Océano índico, que barre también á lo lejos las occidentales marinas de la India y de la remota Australia; al Oriente se hallan el golfo Pérsico, el Eufrates y el Tigris, mientras que al norte posee una extensa faja sobre la cual las desiertas arenas se arremolinan y mueven eternamente. Los límites exteriores de este gran territorio en la extensión que nos son conocidos están generalmente habitados; hacia la mitad de la región se levanta el terreno y aparecen varias mesetas y elevadas montañas que miran ceñudas cualquiera tentativa de colonización.[a] Región sin ríos, el agua escasea, y doquiera que un manantial surge en su superficie para refrescar la calcinada tierra, el habitante se regocija y clava su tienda dando acción de gracias. Á imitación de los griegos, llamamos oasis á un lugar verde y frondoso; pero mejor sería, según Gilman,[b] llamarle nadí, que en el deseo de un árabe es un sitio regado por un río ó un manantial que puede desaparecer. En épocas remotas, cuando las embarcaciones eran pequeñas y no se conocía la brújula, transportábanse las mercancías de región en región á través de los desiertos. En el país de los sarracenos fueron llevados de nadí en nadí, buscando los mercaderes hierba para sus camellos y sombra para ellos mismos en estos sitios de verdor, regados por manantiales ó por arroyos. El pesado camello[c] era la acémila sobre la cual se llevaban los fardos. Sólo por la domesticación y empleo de este animal pudieron atravesarse vastos espacios y cam-

[a] Las mesetas existentes entre el Yemen al sur, el Hichaz al oeste y el Irak al nordeste, se conocen por el Nechd. Según Palgrave, este nombre significa tierras altas (véase "Pilgrimage to Nejd," por Lady Ana Blant). Hichaz es la región que rodea la Meca y Medina (véase "Historia de los sarracenos," por Arturo Gilman, traducción española de F. Guillén Robles; Madrid, 1889).

[b] "Historia de los sarracenos," edición española citada, pág. 7.

[c] El camello se cría en las estepas y ha jugado un gran papel en la historia de los transportes. Es indispensable en el tráfico cuando hay que atravesar grandes extensiones y desiertos, y ha sido, junto con el caballo, el gran elemento de los pueblos nómadas. Se calcula que un camello robusto cargado con 220 y hasta 250 kilogramos de peso anda diariamente 30 ó 40 kilómetros; con la mitad de este peso recorre, trotando, doble distancia; en verano puede estar sin beber dos ó tres días, en invierno cinco ú ocho; la mitad sin comer, y en los viajes largos sólo exige cada seis ú ocho días un descanso de veinticuatro horas ("Diccionario enciclopédico hispano-americano," editado por Montaner y Simón, tomo IV; Barcelona, 1888, artículo Camello). Según Gilman ("Historia de los sarracenos," pág. 7, edición española), el camello podía trajinar sobre las arenas con su carga á razón de unas 16 millas diarias.

biar la mirra, el incienso, el oro y la pedrería de Saba[a] y Ofir por la púrpura de Tiro y las damasquinas hojas de espada. Largas reatas de caballos y camellos viajarían desde las orillas del Océano índico al Oriente por las riberas del golfo Pérsico y seguirían su penosa marcha hasta el fin de las orillas del Tigris. En otras ocasiones emprenderían su ruta al Norte, y parando cada día en una serie de nadís á propósito, por el lado del mar Rojo, llegarían á conocer una civilización semítica diversa de la suya en las fronteras de la Palestina; en su camino pasarían cerca de la extraña Petra y del monte Hor.

Desde que los califas establecieron su residencia á orillas del Tigris, las caravanas de los peregrinos mahometanos fueron también las caravanas mercantiles entre el Oriente y el Occidente. Basora fué el núcleo mercantil á donde afluían los productos del Oriente, y Mocadasi calificó muy acertadamente el golfo Pérsico de mar chino, atendido que ya en el siglo VIII los marineros árabes que visitaban las ciudades marítimas de la península de Malaca se adelantaban hasta la China, donde aprendieron muchos conocimientos náuticos. No puede, pues, decirse en absoluto, como cree Gelcich[b] que los árabes

---

[a] Yemen fué el nombre de la parte Sur de Arabia que los griegos denominaron Arabia Feliz á causa de su fertilidad. Saba fué el de una gran ciudad cuya reina Balquis visitó á Salomón (Véase Gilman, "Historia de los sarracenos," págs. 9 y siguientes, edición española). Según Augusto Müller de Könisberg ("Historia del islamismo en Oriente y Occidente," edición española, pág. 11), la palabra Yemen significa propiamente lado derecho, la tierra derecha que está al Sur, puesto que para orientarse se vuelve uno hacia el Oriente.

[b] "Desenvolvimiento histórico de la navegación," edición española, pág. 45. No solamente cree Gelcich que los árabes son los creadores de la astronomía náutica, sino los sostenedores de la cultura general en Europa. En verdad que para los árabes es una necesidad religiosa la determinación de la situación astronómica de un punto, pues que dicen sus rezos con dirección á la Meca. Parece que ellos hicieron los primeros ensayos para fijar la situación de un buque en alta mar por medio de los astros, una obra que acaso contendría algunas noticias sobre el asunto ("De sideribus cotumque occasu ad artis nautice usum accomodatis," por Thavet Ben Korrak) ha desaparecido, haciendo mención de ella en su Biblioteca escurialence. No menos importantes son las obras de los judíos de Andalucía que introdujeron la división de la esfera celeste por el Ecuador. También tradujeron al hebreo y comentaron las obras de Ptolomeo, Euclides, Aristóteles y el Alfragón. Las tablas alfonsinas son el producto de la asiduidad de moros y judíos. Alfonso el Sabio, apercibido de las muchas faltas existentes en las tablas de Ptolomeo, convocó un congreso de astrónomos en Toledo y ordenó las tablas astronómicas ó alfonsinas, en cuyo trabajo emplearon más de cuatro años (Lafuente, "Historia general de España," continuada por D. Juan Valera, edición de Montaner y Simón, tomo IV; Barcelona, 1888, pág. 260). Alfonso presidía las sesiones, y en su ausencia era representado por su maestro de matemáticas Aben Raghel ó por Alquibicio (véase sobre las tablas alfonsinas Haukel, "Historia de las matemáticas"). Los escritores alemanes, especialmente Kasteur ("Historia de las matemáticas") y Johan Stadins, juzgan con alguna dureza las tablas alfonsinas, sin contar el atraso general de la época en que se escribieron, en la que sus antecesores, los alemanes de aquella época, tenían mucho que aprender de nosotros los españoles bajo todos los

son los creadores de la astronomía náutica. Sus buques estaban formados con tablas de cocoteros unidas sin clavos, y con ellas no podían apartarse mucho de las costas, mientras que en China aprendieron á construirlos más sólidos y á servirse de la brújula, con lo cual pudieron arriesgarse á seguir derroteros rectos en alta mar. Con estos adelantos hicieron desde los puertos del territorio de Bagdad, primero desde Chiras, luego desde la isla de Kich, y algunos siglos después desde Ormuz, una competencia mercantil muy grande á los chinos, en términos que éstos fueron retrocediendo hacia su país.

Consta una relación de la ruta marítima hasta Chanfu (Hang-chu-fu), en China, atribuído al comerciante mahometano Solimán, que vivió en el siglo XI,[a] cuya ruta arrancaba del puerto de Chivas aproximadamente 70° al Este del meridiano de la isla de Hierro; más allá del estrecho de Ormuz tocaban los buques en el puerto de Mascate y llegaban en línea recta al de Quifón, en la costa de Malabar, á 9° de latitud norte, desde donde se dirigían por la isla de Ceilán á Malaca y desde allí hasta la China. Pocos años después describió la misma ruta con todas las estaciones y distancias intermedias, Abul-Casim Ibn Cordadbè, Director de Correos del califa Motamid, lo cual indica que era ya frecuentadísima. No pasaron de la China los conocimientos geográficos de los árabes. En el transcurso del siglo IX hubieron de retroceder rechazados por los chinos hacia el Occidente, como antes les habían rechazado hacia el Oriente, fijándose como punto extremo oriental en la península de Malaca, donde se formó la plaza mercantil de Calá, que fué el depósito principal para los productos de las islas de la Sonda, las especias, el alcanfor, las maderas finas y el estaño. Desde allí pasaron las embarcaciones árabes hasta Java y á las Molucas. Las relaciones directas con la China volvieron á reanudarse, ya que en el siglo X visitó de nuevo los puertos chinos desde Ceilán; uno de los viajeros árabes más notables, llamado Masudi, pinta la China como un país encantador con una vegetación

aspectos de la cultura y en toda clase de ciencias y artes, especialmente en la época del Califato de Córdoba. Españoles, árabes é italianos son los autores á que principalmente hemos de recurrir para conocer el estado de los conocimientos astronómicos y náuticos de Europa en aquella época. Raimundo Lulio escribió el "Arte de navegar," en donde se describe el astrolabio. El uso del guzmón, del triquetro y del astrolabio para medir alturas; estos instrumentos, heredados de la escuela Alejandrina y de los antiguos egipcios, fueron conocidos en Europa por nosotros y no ciertamente por los alemanes (véase la descripción de estos instrumentos en Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," edición española, págs. 47 y siguientes).

[a] Véase Sophus Ruge, "Historia de la época de los descubrimientos geográficos," edición española. El catedrático del Instituto de Dresde podía haber sido más explícito é indicarnos las fuentes de sus noticias, suponiendo nosotros que la relación de Loleiman se encuentra en Reinaud, "Relations des voyages faits par les arabes, les persans dans l'Inde et à la Chine dans le IXe siècle de notre Ère, 1845," que es una refundición de la obra titulada "Anciennes relations des Indes et de la Chine de deux voyageurs mahométans," publicada en 1718 por el abate Benaudot.

exuberante y cortado por innumerables canales. Los árabes han tenido notabilísimos viajeros y ostentan maravillosas disposiciones para jugar el papel de mediadores é influir sobre los pueblos comprendidos desde el Eufrates hasta el Guadalquivir y hasta la parte meridional del África central, llevando á un lado lo que habían adquirido en otro. Poseían una actividad sin igual, y ninguna otra raza puede citar ejemplos de más largos viajes terrestres realizados por individuos no sólo por interés comercial, sino también por curiosidad científica. Los sacerdotes budhistas del Tibet y de la China, el mismo Marco Polo y los misioneros cristianos enviados á los príncipes mogoles, han limitado sus excursiones á espacios menos vastos.[a]

El comercio terrestre por el interior del Asia entre la China y el Occidente no fué interrumpido, porque los árabes, al conquistar el Asia occidental, no entraron en colisión con los chinos, y cuando por el año 1,000 de nuestra era las primeras tribus turcas del Asia se convirtieron al islamismo fundando sultanías independientes y penetrando á su vez como conquistadores en la India, formaron una barrera entre el Imperio de los califas y la China; pero como todos estos sucesos ocurrieron en el mismo Oriente, no ejercieron influencia directa en los países del Occidente, cuyo comercio no sacó de ellos ninguna ventaja. Vinieron las Cruzadas, y con ellas cobraron nueva vida las relaciones con los países del Oriente, las expediciones marítimas y los descubrimientos geográficos,[b] gracias principalmente á la actividad de los comerciantes italianos, que sacaron todo el partido posible de las victorias alcanzadas por los ejércitos cristianos que tenían ocupadas las costas de la Siria. Los comerciantes italianos no podían, empero, penetrar en el interior del Asia á causa de la resistencia de las poblaciones mahometanas por diversidad de religión, presentándose un factor importante, un pueblo mediador que desde el centro del alta Asia facilitó voluntariamente el comercio entre Europa y la China. Los conocimientos geográficos de los árabes no se divulgaron en las naciones occidentales, cuyos conocimientos del Oriente continuaron siendo vagos, hasta que los viajeros cristianos pudieron ensancharlos, fundados en observaciones personales. Tampoco llegaron á Europa

[a] Véase la extensión de las relaciones comerciales y de los progresos geográficos de los árabes en Humboldt, Cosmos, tomo II, edición española "Período de la dominación árabe," págs. 199 y siguientes, y especialmente desde la 214 en adelante; véanse también las notas.

[b] Sobre la influencia de los grandes descubrimientos marítimos puede consultarse J. W. Draper, "Histoire du développement intellectuel de l'Europe," traduction de l'anglais par L. Aubert; Paris, 1869, librairie internationale; A. Lacroix, Verboeckhoven et C^e., éditeurs, tomo III, capítulo 19. Dice así . . . "Et d'abord, je parlerais de l'entreprise maritime qui fut l'avant-coureur de l'âge de raison en Europe. Elle donne lieu à trois grands voyages; le voyage de la découverte de l'Amérique, le voyage où fut doublé le cap, et le voyage de circumnavigation de la terre;" véase págs. 80 y siguientes.

noticias de los progresos de los árabes al sur de la llamada India tercera en la costa oriental del África. Del antiguo geógrafo Ptolomeo se había conservado seguramente por medio de los árabes cuanto había dicho de las fuentes del Nilo y de los montes de la Luna; cuando Alejandria cayó en manos del Islam, se perdieron las relaciones con la costa oriental del continente africano, donde los comerciantes árabes llegaban hasta Sófala, país del oro; pero no hasta el extremo meridional del África, que no les ofrecía productos que pudiesen excitar su idea de lucro.[a]

Durante los primeros tiempos de su dominación, los árabes no contribuyeron á aumentar en los países del Occidente el conocimiento del interior del Asia; pero el contacto con la civilización árabe despertó en Europa el afán de saber, y estimuló el interés totalmente extinguido de las cuestiones geográficas.

El primer impulso directo para emprender grandes viajes á regiones desconocidas vino de la formación del gran Imperio de los mogoles. Es conocida la influencia de la irrupción de los mogoles bajo Gengis-Khan, y la mezcla de razas y pueblos que esto produjo, así como los resultados de las Cruzadas, los progresos que en el conocimiento de ignotas tierras ejercieron las misiones,[b] y especialmente la de los comerciantes italianos. Con la caída del Imperio romano quedó casi extinguido el comercio marítimo, notándose más adelante en Rávena deseos de reanudar el comercio con Constantinopla bajo el reinado de Teodorico, que habiéndose educado en esta ciudad era aficionado á la pompa y á las artes bizantinas. Esta intentona de proseguir las relaciones se extinguió con las guerras; pero ya en el siglo IX, cuando Italia empezó á dividirse en multitud de Estados independientes y ciudades libres, el comercio del Occidente con el Oriente empezó á dar señales de vida. Amalfi, Pisa y Génova

---

[a] En Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," págs. 48 y siguientes, se hallará una reseña de los descubrimientos astronómicos de los árabes. Recomendamos la nota de la página 48, que contiene una reseña de las obras más importantes que tratan del astrolabio. Sobre el uso de cartas marinas y de la brújula desde los más remotos tiempos, véanse las excelentes noticias y bibliografía de las notas en Gelcich, obra citada, páginas 49 hasta la 62, y Sophus Ruge, páginas 10 y siguientes. Según Gelcich, la más antigua carta de marcar conocida, con grados de longitud en la margen, fué trazada por el auconitano Grajioso Bennicasa (1461–1489). La más antigua escala de longitudes se encuentra en las cartas de navegar de Nuño García, conservadas en la biblioteca real de Turín, y en otra de Diego Ribero descrita en Lelewel, "Géographie du moyen-âge," párrafos 172 y 204. La primera lleva la inscripción: fué fecha en la noble villa de Valladolid por Nuño García de Toreno, piloto y maestro de cartas de navegar de su Majestad, año 1552. (Fiorine, "Carte geografiche," pág. 653.)

[b] Acerca de las noticias que durante la Edad Media corrieron del Preste Juan, y expediciones para encontrarle y tierras que hallaron los expedicionarios, primeros misioneros cristianos en Oriente, véase libro 2º de "la Historia de los descubrimientos geográficos," de Sophus Ruge, págs. 13 y siguientes. Hay datos preciosísimos acerca del estado industrial y mercantil de China, Armenia y comarcas orientales recorridas en aquella época por los viajantes europeos.

adquirieron bajo este aspecto gran importancia. Amalfi, en el golfo de Salerno, fué el centro de este comercio, y sus muchos buques visitaban los puertos de Egipto, de Palestina y de todo el Levante;[a] toda su prosperidad fué, empero, absorbida por su rival Pisa, émula de Venecia y Génova, que por efecto de las Cruzadas se enriquecieron y florecieron rápidamente[b] y pudieron establecer las primeras factorías en Levante. Los genoveses, perpetuamente molestados por los sarracenos, poseían desde antiguo excelentes marinos, concurriendo con Pisa y Venecia en el comercio de Levante, y con objeto de fomentar sus intereses mercantiles, habían hecho tratados con los tártaros en la Krimea, estableciendo un oficio especial (l' uffizio della gazaria) para los asuntos propios, y en Kafa un magistrado para dirimir las pendencias de los súbditos habitantes de la Krimea.[c] Un acontecimiento importante influyó en las rutas comerciales, y fué el haber quedado interrumpido el camino de la India por el mar Rojo y el Egipto cuando Saladino se apoderó en 1171 de este último país, viéndose obligados los comerciantes á buscar otra vía, como efectivamente la hallaron, por el lado del mar Negro hasta la embocadura del Don. Con esto pronto adquirió importancia y prosperidad el puerto de Tana, desde donde se dirigieron caravanas á Astracán, y por los páramos solitarios del interior del Asia á los puntos donde podían adquirir los géneros que buscaban.[d] Además de Tana aprovecharon este cambio de itinerario otras plazas marítimas en el mar Negro, como Sudak en la Krimea, llamada también, según los autores de aquella época, Soldaja, Saldachia, Sugdaia y Sodaja, cuya población la cual había muchas familias ricas de comerciantes griegos é italianos, era casi exclusivamente cristiana y cuyo puerto califica Ibn Batuta de uno de los más hermosos del mundo.

Otra vía comercial, según Sophus Ruge, arrancaba de la costa Siria, cerca del reino cristiano de la pequeña Armenia, donde siempre fueron acogidos hospitalariamente los europeos. El puerto donde desembarcaron fué Layazzo (Layas), población construída junto á las ruinas de la antigua ciudad de Acgae, y cuyo excelente puerto se hallaba protegido del lado del mar por dos cuidadelas. Cuando á consecuencia de la Cruzada del año 1204 los venecianos se apoderaron de Constan-

[a] Sus comerciantes y tripulaciones tenían barrio especial en Constantinopla, y sus leyes marítimas (Tabula Amalphitana) fueron adoptadas por casi todos los pueblos marítimos del Mediterráneo. Este período duró poco, puesto que no pudiendo ensancharse la ciudad á causa de la estructura peñascosa del terreno, tampoco podía aumentar en población (Sophus Ruge, "Historia de los descubrimientos geográficos").

[b] Sobre el tráfico en el Mediterráneo, consúltese "Histoire du commerce du Levant au moyen-âge," par W. Heyd, dos tomos; Leipzig, 1886, y B. Mitrovié, "Il commercio medioevale de l'Italia col Levante," programa del Instituto superior comunal en Trieste, 1880.

[c] Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," edición española, pág. 39.

[d] Sophus Ruge, "Historia de los descubrimientos geográficos."

tinopla, se aprovecharon de esta circunstancia para monopolizar el comercio del mar Negro con gran perjuicio de sus rivales los genoveses, que se vengaron á su tiempo devolviendo en 1261 el trono de Constantinopla á Miguel III Paleólogo, quien agradecido les cedió los arrabales de Pera y Gálata que no tardaron en transformar en poblaciones genovesas; y teniendo ya los genoveses las llaves del mar Negro, arrojaron de allí á los venecianos que hubieron de tomar en sus relaciones con el Asia el camino más meridional por el puerto de Layazzo. Este cambio se refleja en los itinerarios que los hermanos Polo, negociantes y patricios venecianos, siguieron en sus viajes al interior de Asia.[a] Marco Polo, el menor, con su viaje que duró veinticuatro años y con su relación se inmortalizó por el grandiosísimo aumento que dió á los conocimientos geográficos del Oriente en Europa, cabiéndole la gloria de ser el viajero terrestre más celebrado de la Edad Media. Marco Polo tuvo en Asia gran número de sucesores, especialmente Juan de Montecorvino, Odorico de Pordenone, Pascual de Vitoria y otros celosos misioneros que penetraron en el Asia central por la ruta mercantil del Norte, aprovechando la absolución de pena y culpa que el Papa había prometido á cuantos se sometieran á los trabajos y peligros de extender el Cristianismo entre los tártaros, lo mismo que á los peregrinos que visitaren á Jerusalén.

Es una epopeya grandiosa la historia de los misioneros en el Asia, cuyos heróicos sacrificios jamás agradecerá bastante la civilización y el comercio. La mayor parte de los misioneros que han ganado la palma del martirio en Asia, han realizado colosales proezas en favor de la cultura, enseñando las artes, las ciencias, la industria y las más elementales reglas de economía doméstica y de hábitos de buena sociedad. Si las comunidades religiosas, si las órdenes monásticas, si el Catolicismo en general pudiese tener orgullo, se envanecerían de haber realizado más que nadie la unión del Oriente con el Occidente, de haber puesto en contacto los centros de cultura de la apartada China y de las regiones asiáticas con la civilización europea; y por virtud de esta unión, que acabó con un aislamiento que hubiera extinguido aquellas civilizaciones parciales que vivían en el desconocimiento una de otra, nació el renacimiento intelectual y artístico de las épocas modernas, el

[a] La índole de este trabajo no permite una reseña extensa de los viajes de Marco Polo y su hermano. Remito al curioso lector á Zurla, "Di Marco Polo e degli altri viaggiatori veneziani;" Venecia, Picott, 1818. Más recientes son Pouthier, "Le livre de Marco Polo." Paris, 1865, y H. Jule, "The book of Messer Marco Polo," Londres, 1875; Marsden, "Travels of Marco Polo," y Sophus Ruge en su "Historia de los descubrimientos geográficos," se ocupa extensamente de los viajes de los hermanos Polo, pero omite importantísimos detalles y no menciona las obras de donde ha sacado sus datos y noticias, défecto importante en un historiador (Véase la edición española, págs. 21 y siguientes). Las obras de Marco Polo han tenido varias ediciones, siendo la más importante "Il milione de Messer Marco Polo," correcta edición del Conde Baldalli. Hay además una edición alemana, "Das buch des edeln Ritters und landt farers Marcho Polo," Nuremberg, 1477; una latina de 1490; otra italiana de 1496, y otra portuguesa de 1502.

renacimiento italiano, el renacimiento moderno, y lo que es más, nació con la difusión del Cristianismo la idea de la unidad de la especie humana, preparándose la unidad en los conceptos filosóficos, la unidad de la ciencia y la armonía en la vida de las razas que pueblan nuestro planeta.

La influencia de las órdenes monásticas en la cultura humana es colosal y su historia curiosísima. Si los monjes de Occidente han sido los humildes y pacientísimos factores de la cultura europea,[a] no podemos decir menos de los de Oriente.

Las relaciones de los misioneros, especialmente de los ya citados Montecorvino,[b] Odorico de Pordenone,[c] Pascual de Vitoria,[d] Juan de Marignolli, también fraile franciscano,[e] y de los comerciantes que les siguieron, como Pegolotti,[f] Nicolás dei Conti, comerciante veneciano,[g]

[a] Véase "Les Moines d'Occident depuis Saint Benoit jusqu'à Saint Bernard," par le Comte de Montalembert, segunda edición; Paris, Jacques Lecofre, 1863; tomo II, págs. 430 y siguientes (Defrichements monastiques—travaux agricoles des moines dans les forêts, etc.) á 444; tomo III, págs. 228 y siguientes hasta el final del cap. 6°; tomo IV, págs. 456 y siguientes; tomo V, págs. 33 y siguientes, 60 á 102, 154 y siguientes; tomo VI, págs. 142 á 223 y 238 á 270, y muy especialmente 273 á 324 (aquí se demuestra cómo el monje es el mártir del trabajo, y á ellos deben los pueblos modernos trabajos agrícolas penosísimos, de los cuales se han aprovechado las generaciones posteriores á ellos); tomo VII, págs. 647 y siguientes.

[b] Véase Sophus Ruge, "Historia de los descubrimientos geográficos," edición española, pág. 28, columna 2ª.

[c] Odorico de Pordenone (1318–1330), "Peregrinatio," traducción publicada con comentarios por M. Jule en la obra titulada "Cathay and the way thither," dos volúmenes; Londres, 1866 (Hakluyt Society, vols. XXXVI y XXXVII). Véase Heyd, tomo I, pág. 21.

[d] Carta escrita de Almaligh en 1338, publicada en Vardding, "Annales ordinis minorum," VII, 256; tom. de Heyd, obra citada, pág. 21.

[e] Giovan de Marignolli (1338-1353), relación de viaje contenido en la "Crónica universal," en Dobner, "Monument histoire Boem," 11, 79, 282; tomo de Heyd, página 21, y véase acerca de su gran viaje á través del Asia, Sophus Ruge, "Historia de los descubrimientos geográficos," edición española, pág. 30.

[f] Los diversos viajes hechos, ya por motivos religiosos, ya por razones mercantiles, á la corte de los khanes y emperadores tártaros, hicieron nacer el deseo de tener itinerarios, con explicaciones tocantes á los caminos, distancias y gastos; es decir, una especie de guía del viajero. El italiano Pegolotti, dependiente de la casa de comercio Bardi, en Florencia, desde 1315 hasta 1317, y desde 1324 hasta 1327 en Chipre, fué el primero que publicó una guía de esta clase bajo el título de "Libro di divisamenti de Paesi." (Esta obra curiosísima, bajo el punto de vista de los datos geográficos que contiene, aparece citada en Sophus Ruge, pero no la encuentro en la reseña bibliográfica de Heyd, quien en cambio cita otra que omite Ruge, ó sea, "La pratica della mercatura scritta da Francesco Balducci Pegolotti," publicada por Paganini en su "Della decima e della altre Gravezze, della moneta é della mercatura de Fiorentini fino al secolo XVI." Lisbona e Lucca, 1766). Hace una reseña de la obra de Pegolotti el citado Heyd. "Histoire du commerce du Levant," tomo I, edición de 1885, pág. 17.

[g] Sophus Ruge toma el relato de Heyd, quien dice en sus noticias bibliográficas, Nicolo dei Conti (1415–1440), y añade que se ha servido del texto latino original de la reseña de su viaje publicado por Kuntsmann, en el apéndice de su libro "Kenntniss Indiens im 15 Jahrhundert," München, 1863 (Heyd, ob. cit., pág. xx). El relato de los viajes de Conti aparece en Ruge, obra citada, edición española, págs. 31 y siguientes.

que viajó á la India, contienen los progresos geográficos de aquellas épocas. Las relaciones entre la Iglesia y los países del Oriente continuaron bajo el gobierno de los Papas Calixto III y Pío II, habiendo llegado á Roma embajadores de la Etiopia, y de algunos de ellos había obtenido ya Poggio datos sobre su país y la región de las fuentes del Nilo. Mensajeros pontificios y otros enviados llegaron á la Persia y á la India, con lo cual se aumentó de día en día en Europa el conocimiento de aquellos países. Al mismo tiempo se extendieron las relaciones mercantiles y se acrecentó el número de especuladores que se arriesgaron á penetrar en las regiones productoras de especias, de suerte que en el año 1474 podía ya comunicar Toscanelli al canónigo Martínez, en Lisboa, descripciones exactas de los citados países y de la misma China. A mitad del siglo xv, cuanto en Europa se sabía acerca del Africa oriental, se desprende, bien que toscamente, del mapamundi que publicó Fray Mauro en Venecia en el año 1459, en el cual se encuentran ya los ríos de la Abisinia, Abai y Tacazze como tributarios del Nilo, y hasta el Dyab (Hebe) está casi exactamente colocado, siendo lo más importante que en la costa oriental del Africa, á pesar de faltar la isla de Madagascar, llegaban entonces las noticias más allá de Macdichu (Mogodisco y Zanzíbar), que en el mapa se llama Xengibar y Chamibar, quizás hasta la isla Mohilla (Marhal), una de las Comores, y hasta Sofala. Estos datos sobre aquellas costas africanas contribuyeron posteriormente á robustecer la esperanza de dar la vuelta á toda el Africa.[a]

La navegación en el siglo XIII está caracterizada por cierta timidez que poco á poco fué desapareciendo. La floreciente prosperidad de las ciudades italianas de la Edad Media, el siempre creciente movimiento en el Mediterráneo, la extensión, por fin, de la navegación más allá de Gibraltar, todo ello son consecuencias mediatas é inmediatas de la invención de la brújula, por más que deba advertirse que la influencia de los descubrimientos y adelantos en el orden social no es tan inmediata ni perceptible como á primera vista parece que debiera suceder; pues muchas veces una generación no utiliza un objeto útil, un aparato, un invento, hasta que llega lo que podríamos

[a] Sophus Ruge, "Historia de los descubrimientos geográficos," edición española, pág. 32. Para todo lo relativo al comercio de Levante, deben consultarse las obras de Depping, "Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe;" Paris 1830, dos volúmenes, y sobre todo Heyd, "Histoire du commerce de Levant au moyen-âge," par W. Heyd, édition française refondue et considérablement augmentée par l'auteur, publiée sous le patronage de la Société de l'Orient latin, par Furcy Raynaud, Leipzig, Otto Harrasso Witz, libraire editeur, 1885, y Paris, Émile Lechevalier. Á esta última edición hacemos referencia en nuestras citas. Esta obra, escrita en presencia de datos importantísimos y en que rebosa una erudición extraordinaria, debe consultarse para el estudio de la influencia que en el comercio ejercieron las Cruzadas y el estado comercial de Levante antes de ellas.

llamar el momento psicológico de su aplicación, ó sea, un conjunto de condiciones intelectuales para apreciar las cualidades del invento y un conjunto de condiciones sociales que permitan, por la simultaneidad de pareceres, de voluntades y de esfuerzos, la oportuna aplicación del mismo.

Con la brújula sucede lo propio, y á pesar de que desde antiguo se conocía el empleo de la aguja imantada y de la brújula, únicamente se extendió y generalizó su uso cuando auxiliados los navegantes por el progreso de la astronomía y de los conocimientos náuticos y geográficos estuvieron en condiciones de lanzarse á las grandes expediciones marítimas. Tarea para muchos y abultados volúmenes es el determinar la influencia que cada uno de los progresos de la astronomía náutica ejercen en la navegación y á la vez la influencia que las observaciones de marinos expertos y navegantes ejercieron en el descubrimiento y observación de verdades astronómicas;[a] una vez inventadas y descubiertas las cartas marinas y la brújula nada más natural que determinar la posición del buque; mas aun así, la navegación carecía de un importante factor sin el cual era difícil fijar el punto en la carta con alguna exactitud. La circumnavegación no podía efectuarse sin cierto grado de adelanto en las matemáticas y en la náutica.[b]

Por efecto de circunstancias favorables y especiales, después que la Europa hubo alcanzado de nuevo en los siglos XIV y XV el grado de instrucción geográfica de la autigüedad clásica, comenzaron los grandes descubrimientos. Juan de Bethencourt se posesiona de las islas Canarias;[c] el príncipe Enrique, el navegante, organiza las grandes expediciones destinados á rasgar el velo que hasta entonces había ocultado á las naciones europeas la costa occidental de África[d] y envía á González Velho, Juan González Zarca y Vas Teixeyra, descubriendo en 1431 las primeras islas del grupo de las Azores; González Velho, Cabral y Gil Fannes doblan el cabo Boyador. En 1441 Nuño Tristán llega al cabo Blanco y dos años después á la bahía de Arguim, tomándose la isla de este nombre como centro de operaciones y relaciones mercantiles, fundándose la primera colonia portuguesa permanente

[a] Sobre los progresos de la astronomía náutica, véase Gelcich, obra citada, pág. 72.

[b] Gelcich, ob. cit., págs. 78 y siguientes, describe con mucha erudición cómo estimaban los españoles el camino recorrido, lo defectuoso del calado de la corredera, las investigaciones de Formaleoni, sus descubrimientos en la Biblioteca de Marco en Venecia (halló, entre otras cosas notables, un portulón de 1436, una hoja del cual trae en el Océano atlántico las siguientas islas: "Is de Antilla, Is de Brasil é Isola de la man de Satanaxio"), la aplicación de la trigonometría de Regiomontano, etc.; así como el problema de la determinación de la longitud, pág. 92; compás, corredera y carta de navegar, pág. 104; trigonometría loxodrómica, pág. 118, con gran número de datos y diseños.

[c] Sophus Ruge, "Historia de los descubrimientos geográficos," edic. esp., pág. 32.

[d] Véase Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," pág. 71, y Sophus Ruge, ob. cit., pág. 32, con curiosos datos sobre la navegación de los portugueses.

en África.[a] En 1445 el arrojado marino Dionisio Díaz (ascendiente de Bartolomé Díaz, que, veintiseis años después de la muerte del infante Enrique dobló el cabo de Buena Esperanza), quien pasó por delante de la embocadura del Senegal y llegó hasta el cabo Verde, quedando asombrado de la exuberante fauna y flora de aquellos países, con lo cual recibieron tremendo golpe las doctrinas de Aristóteles y Ptolomeo acerca de la inhabitabilidad de la zona tórrida. Mas tarde visitó estas regiones el veneciano Luis de Morto.[b] En el año que siguió á la expedición de Dionisio Díaz, llegó Nuño Tristán hasta el río Gambia, y Alvaro Fernández casi hasta Sierra Leona. Varias son las expediciones de Enrique el navegante y las que se hicieron por su indicación, especialmente las de Diego Gómez, Juan Gonzálvez Ribeiro y Nuño Fernández de Baya. Con sus arriesgadas empresas sacrificó aquel príncipe su bienestar y su fortuna; pero contribuyó de una manera poderosa á hacer de Portugal una potencia marítima y un estado comercial dilatadísimo. En el mismo año de la muerte del infante Don Enrique tienen lugar las grandes expediciones de Diego Gómez, junto con el genovés Antonio de Noli ó Nolle, descubriendo la isla de Santiago; Pedro de Cintra exploró las costas africanas en 1461 desde el río Grande, y fué el primero que llegó al cabo Verga. En 1482 descubrió Fernando Póo la isla que lleva su nombre. No nos detendremos en el relato de las expediciones de Diego Cao, Bartolomé Díaz, las tentativas para explorar el reino de Abisinia y las condiciones de comercio y de comunicación con el Océano índico, los viajes de Pedro de Covilham y Alfonso de Paiva, el primero de los cuales pasó por Cananor, Calcuta y Goa, y por la costa oriental de Africa llegó hasta el extremo meridional de Sofala, famoso por su riqueza aurífera, donde recogió noticias sobre la isla de Madagascar, y otras empresas del reinado de Juan II,[c] coronando la obra de tantos intrépidos viajeros y navegantes las expediciones de Vasco de Gama, que abrió el comercio directo con la India y dió un impulso extraordinario al comercio y poderío marítimo de Portugal.[d]

[a] Sophus Ruge, ob. cit., pág. 36. Dice este autor que se estableció un activo cambio de géneros entre la colonia y los azaganas tan pronto, que á los pocos años pudo ya enviar una sociedad mercantil de Lagos una flotilla de seis buques. Poco á poco los géneros más buscados por los indígenas fueron los tejidos de toda clase, y en especial pañuelos de color y mantas de lana, sillas de montar y estribos, barreños, miel, plata, especias, coral rojo y trigo, que pagaban con esclavos negros de Guinea; oro de Timbuctú, pieles de búfalo, goma arábiga, martas zibelinas, huevos de avestruz, camellos, vacas y cabras.

[b] Véase el interesantísimo relato de sus expediciones y las aventuras de Juan Fernández en el interior de África (Sophus Ruge, edición española, pág. 37).

[c] Para todo lo relativo á estos viajes y al estado de los adelantos astronómicos y geográficos de aquella época, véase la citada obra de Sophus Ruge, págs. 42 y siguientes.

[d] Aun hoy continuan los portugueses su obra científica comercial y colonizadora en África, como lo indican las expediciones de Serpa Pinto. Los españoles, hace años que se han quedado rezagados en el gran movimiento colonizador que los

Nótanse en la historia humana varios acontecimientos que parecen providenciales. Todas las circunstancias de los hechos geográficos que precedieron al descubrimiento de América parece que preparaban este importantisimo suceso, siendo de notar el hecho de que una escuadrilla portuguesa salida en 1500 del puerto de Lisboa, fuese arrastrada por la corriente ecuatorial hacia las costas del Brasil, como antes Yañez Pinzón las había descubierto casualmente.

---

italianos, los portugueses, los ingleses y los alemanes han promovido en esta parte del mundo de gran porvénir mercantil, á pesar de que los españoles se encuentran, igualmente que los portugueses, en ventajosas condiciones para aclimatarse y colonizar en estas regiones (véase el artículo "Afrique." Dutroulan; Géogr. Médic., "Dictionnaire encyclopédique des sciences médicales de Raige Delorme et Dechambre," tomo II). Los ingleses, con su habitual constancia y venciendo toda clase de obstáculos, abren nuevos mercados y sostienen con los indígenas costosas guerras (véase "Revue britannique," número de marzo de 1879, pág. 302). África llama la atención de los geógrafos del mundo científico (recuérdense las conferencias de Lesseps y de H. B. Cottewill en 1878 sobre el África), y los Españoles en cambio ni siquiera explotan las posesiones que allí tienen (sobre la exploración de Marruecos, véase el artículo con abundantes datos que publicó "El Eco de aduanas," revista que publica el cuerpo pericial de aduanas, número de 7 de febrero de 1879), y sobre las costas septentrionales de África, costa occidental de Marruecos y pesquerías canario-africanas, é intereses comerciales de España en el golfo de Guinea y en el Mar rojo (véase "Actas del Congreso español de geografía colonial y mercantil" celebrado en Madrid en noviembre de 1883, tomo I; Madrid, 1884, págs. 69 y siguientes). Una conferencia internacional convocada en diciembre de 1877, por el rey de los belgas, examinó los medios de abrir cuanto antes el África al comercio y á la civilización. La conferencia decidió provocar en todos los países civilizados la formación de comités nacionales encargados de excitar la opinión pública en favor de los viajes de exploración. No tardaron en formarse comités en Alemania, Austria, Holanda é Italia, Suiza, Portugal y los Estados Unidos, en tanto que en Inglaterra y España se fundaron asociaciones para apoyar la idea de la conferencia. La Sociedad geográfica de París organizó un comité nacional francés bajo la presidencia del senador y vicealmirante La Roncière Le Noury, y luego la de M. Fernando de Lesseps. Este distinguido ingeniero y geógrafo pronunció una notable conferencia sobre el África que se publicó en el "Journal des économistes," noviembre de 1878. Sería tarea larga dar cuenta de los viajes de los portugueses, los ingleses, los italianos y los españoles en África; desde el catalán Domingo Radia, conocido por Ali-Bey-el-Abbassi á principios de este siglo (recientemente se ha publicado una reseña de sus viajes en catalán, con el título: "Viatjes de Ali-Bey-el-Abbassi per Africa y Assia durant los anys 1803, 1804, 1805, 1806 y 1807," tres tomos; Barcelona, imprenta de la Renaixenza, 1889). Entre otras curiosas reseñas de viajes, puede verse en la Revue britannique (pág. 215, tomo de septiembre, octubre y noviembre de 1850, y págs. 202 y 434, vols. XXIX y XXX) una historia con el nombre de Cinco años de la vida de cazador en el África meridional. Acerca de los proyectos de comunicación en el interior de África meridional, véase "Revue générale," número de mayo de 1878, pág. 771; y sobre los descubrimientos de Stanley y el porvenir de África publícase otro artículo en la "Revue britannique," número de marzo de 1878, pág. 5. No se mencionan los viajes de Livingstone, Cameron y otros, porque los relatos de sus viajes son harto conocidos. Entre otros exploradores, M. Soleillet publicó un relato de su viaje con un mapa en la última página de "La Monde Ilustrée," número de 24 de agosto de 1878. Además, es de notarse que la "Revue générale" (número de septiembre de 1879, pág. 410) publicó un trabajo sobre las colonias del África meridional.

A pesar de que en épocas anteriores y en distintas ocasiones las corrientes habían llevado indudablemente buques europeos, y quizás en épocas remotas buques fenicios, á las costas americanas, y que por el lado Norte se había pisado tierra americana por los atrevidos expedicionarios que partieron del Norte de Europa, ello es que hasta Colón no llegó el momento de que la cristiandad y la Europa civilizada y el mundo de Oriente tomaran posesión de América.[a] Se necesitaban una porción de circunstancias, un cierto estado de cultura, un cierto grado de adelanto científico, en especial de la astronomía, la geografía y el arte de navegar, ciertas necesidades comerciales que impulsaron á grandes expediciones, en fin, gran número de circunstancias y condiciones que habrían de concurrir en un momento dado para que los portugueses viesen coronados por el exito sus perseverantes esfuerzos de encontrar el camino de la India, y Colón y los suyos sus anhelos por encontrar las extensas tierras de Occidente conocidas hoy con el nombre de América. Al genio emprendedor de los portugeses y de los italianos[b] débense los dos hechos geográficos culminantes y que han contribuído extraordinariamente al movimiento comercial de estos últimos siglos. Los españoles que se encontraron situados entre unos y otros, aprovechándose de sus descubrimientos pudieron fundar aquel Imperio en

[a] En Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," edición española, páginas 85 y siguientes, puede encontrar el lector interesantes noticias acerca los preliminares de la historia del descubrimiento de América. En Sophus Ruge, "Historia de los descubrimientos geográficos," págs. 43 y siguientes, hallará el lector la descripción de los viajes de Vasco de Gama, Cabral y Juan de Nova, Alfonso de Albuquerque y sus sucesores, descubrimiento y descripción de las islas Molucas (págs. 79 y siguientes), visita de los portugueses á la China y al Japón, proyecto de hallar el camino occidental á la India y preliminares del descubrimiento de América, proyecto de Toscanelli, viajes de Cristóbal Colón, navegación por el mar de las Antillas, descubrimiento de la América del Sur, situación social y política en Haití, descubridores menores que completaron la obra de Colón, viajes de los portugueses en la América del Sur, situación de las colonias españolas en la América central y descubrimiento del Océano pacífico, descubrimientos en el golfo de Mejico, etc.

[b] Á los italianos de la Edad Media debe la Europa los primeros progresos eficaces de la náutica; italianos fueron los maestros de los portugueses; un italiano concibió el proyecto de llegar por el Oeste á la India, y otro italiano realizó este proyecto; un italiano dió su nombre al Nuevo Mundo, é italianos fueron en aquella época los directores de las expediciones marítimas que emprendieron la Francia y la Inglaterra con el objeto de hacer descubrimientos en el Océano occidental, y por fin la influencia italiana se nota en Levante (véase Heyd, "Historia del comercio de Levante en la Edad Media") y de una manera extraordinaria; pudiendo afirmarse que los italianos son los maestros de la navegación y los que han formado marinos en todas las costas que baña el más encantador y célebre de todos los mares de la tierra. (Sobre la influencia de los marinos italianos en España, véase la obra de Odoardo Tadina, "Los marinos italianos en España." Apuntes históricos, traducidos al español por D. José Ricar Giralt y publicados en la revista "La España Regional," tomo V, págs. 408 y siguientes, y tomo VI, años 1888 y 1889.)

que jamás se ponía el sol, pero cuya existencia fué efímera y pasajera por causas múltiples y complexas que no es del caso analizar.

Con las varias expediciones que fueron necesarias para ir descubriendo todo el inmenso mundo americano y las islas que le rodean, adelantaron extraordinariamente los conocimientos geográficos. Los portugueses penetraron en la América del Sur. Hernán Cortés, en Méjico, encontró un mundo y una civilización ignorada hasta entonces y desconocida en Oriente. Pizarro descubre y conquista el Perú; Almagro se dirige á Chile; Orellana descubre el río de las Amazonas; Balboa descubrió el Grande Océano; Vespucio indica el paso á la India por el extremo meridional de América, y junto con Pinzón y Solís se hacen grandes tentativas para llegar á las Molucas navegando desde España al oeste, y Magallanes con sus descubrimientos en la costa occidental de la América del Sud después de haber pasado el estrecho de su nombre. Vienen después los grandes viajes de circunnavegación, los descubrimientos españoles en el Grande Océano, las tentativas para encontrar un camino á la India por el Norte de América, los viajes de los portugueses, italianos y franceses en dirección nordeste, las tentativas inglesas para descubrir un paso en esta dirección, las expediciones inglesas en este sentido, siendo incalculables los beneficios que con todo ello reportaron el comercio, la navegación y la pesca, y en otro orden de ideas las ciencias, la civilización y la idea del mundo.[a] Ruge hace observar que si echamos una ojeada á todas las empreses y esfuerzos hechos por los países marítimos de Europa para llegar á la India y á las islas de las especias, vemos que sólo consiguen este objeto las dos naciones neo-latinas, la española y la portuguesa; ésta pasando por el cabo de Buena Esperanza y aquélla por el estrecho de Magallanes, con la particularidad de que la primera descubrió al mismo tiempo la América, en cuyas regiones metalíferas encontró una nueva India. Ambas naciones se encontraron frente á frente en las Molucas, á las cuales los portugueses habían llegado doblando el continente africano y los españoles doblando el americano. Marcha y resultados muy distintos ofrecen las tentativas de los ingleses y holandeses para encontrar una comunicación marítima con las regiones tropicales del Asia por el Norte de este continente y el de América. Más de medio siglo lucharon con los hielos polares para disputarse finalmente la pesca junto á las peñascosas é inhospitalarias costas de Spitzberg, acabando por

[a] Alejandro de Humboldt, con su acostumbrada elevación de criterio, incomparable espíritu de generalización y caudal de datos, estudia (Cosmos, tomo II, edición española, pág. 227) el desarrollo de la idea del Cosmos en los siglos XV y XVI, fijándose en la época de los descubrimientos en el Océano, acontecimientos que los determinaron, descubrimiento del hemisferio occidental, Colón, Sebastiani, Cabot y Gama, la América y el Océano Pacífico, Cabrillo, Sebastián Vizcaino, Mendaña y Quirós y los ricos materiales puestos á disposición de las naciones occidentales de Europa.

un convenio; empero si fué pobre el resultado mercantil para tanta empresa, en cambio los peligros del Océano ártico, que exigían la más exquisita atención de los navegantes para no ser aplastadas sus frágiles naves entre montañas y témpanos de hielo flotantes, fueron una provechosa escuela para los marinos de las dos naciones germanas, que desde entonces se sintieron con fuerza para disputar las mismas Indias á las naciones neo-latinas. La constitución de las dos compañías de Indias, la inglesa y la holandesa, á principio del siglo XVII abrió un nuevo período en la historia de la lucha por la posesión de aquellas ambicionadas regiones tropicales, quedando la victoria por las dos naciones de raza germánica, posesionándose Inglaterra de la India continental, y la Holanda de las islas de la Sonda, inclusas las Molucas.

Enumerar los resultados y efectos que en todo orden de conocimientos y en toda la esfera de las relaciones humanas produjo el descubrimiento y conquista de América es materia para abultados volúmenes. Ahora de momento cumple á nuestro objeto recordar que produjo una revolución comercial en todo el mundo.[a] Gracias al descubrimiento de América y del camino marítimo á la India, gracias al progreso en el verdadero arte de navegar y á la mayor seguridad de la navegación por el ocasionada, el comercio marítimo empezó á desarollarse extraordinariamente. Los productos coloniales llegaron á ser más frecuentes y más conocidos en Europa, convirtiéndose los artículos de lujo en usuales artículos de consumo. Las ventajas del transporte marítimo sobre el acarreo por caravanas crearon un campo muy extenso al tráfico naval; no habiendo de pasar los productos de la India por manos de italianos y holandeses, y pudiendo las naciones acudir al mercado natural, ó mejor dicho, al punto de producción, desapareció el monopolio de Holanda, Italia y de la Hansa alemana, distribuyéndose el comercio marítimo entre los habitantes de los terrenos litorales, y ejerciendo muy benéfico influjo algunas instituciones nacionales económicas. Á todo esto añádanse los progresos de las ciencias, la invención del anteojo, que marca una época en la historia de la ciencia en general, y especialmente en la de la navegación, el perfeccionamiento de la construcción de las rosas de los vientos, de los instrumentos de reflexión y el cronómetro, los progresos de la meteorología marítima y en el arte de construír buques,[b] y con todos estos elementos, y muy especialmente desde

[a] Puede estudiarse esta materia en Scherer, "Historia del comercio de todas las naciones," edic., esp., tomo II; César Cantú, "Historia universal," edición española de Nemesio Fernández Cuesta de la 7ª edición de Turín; Draper, "Histoire du développement intellectuel de l'Europe," tomo III, págs. 108 y siguientes, y un gran número de monografías é historias especiales que cansarían la atención del lector y cuya enumeración llenaría muchas páginas.

[b] Para todo ello consúltese Gelcich, "Desenvolvimiento histórico de la navegación," y Humboldt, tomo II, págs. 294 y siguientes.

la aplicación del vapor, ha sido posible navegar en todos los mares, en todas direcciones, en todas las zonas y durante todas las épocas del año. Los progresos astronómicos, geográficos y meteorológicos enseñan al marino todos los peligros y todos los escollos. Las cartas geográficas y los derroteros le indican dónde están los bancos, los arrecifes, los bajos, las calas, los fondeaderos, las radas, las ensenadas y los puertos. Puede orientarse con facilidad y no hay punto del mundo conocido hacia el cual no tenga trazada una ruta con advertencias del día y hora preciso y del punto matemático en que ha de encontrar una corriente, la dirección de la misma, la temperatura del agua, la fuerza de los vientos; sabe el día preciso en que un descenso de temperatura ó un desequilibrio en las corrientes atmosféricas han de producir la formación de un ciclón, el punto en que ha de formarse, la dirección que ha de seguir, la velocidad, trayecto, y punto en que se ha de extinguir. Sabe en que época sopla el huracán y en que momento se forman los remolinos que hacen zozobrar los buques en la región Norte y Centro de América, y la dirección de los tifones que tantos siniestros ocasionan en el mar de la China; y á tal extremo hemos llegado, que bien puede afirmarse que el marino ilustrado puede saber á punto fijo todos los peligros y todas las contingencias que han de salirle al paso en su viaje. No le sorprenden los vientos alisios, se aprovecha del Gulf Stream, evita ser arrastrado por las corrientes, y, en una palabra, navega como quiere y donde quiere.

En estas condiciones ha podido dar la vuelta al mundo en todas direcciones, y aquí hemos de recordar el descubrimiento de una parte importantísima del globo, la Oceanía, cuya influencia en el comercio y en la extensión de las relaciones humanas no ha podido sentirse en toda su intensidad. Australia y las islas que forman este mundo novísimo constituyen una región vastísima no explorada completamente. Los portugueses y franceses suponen que navegantes de sus respectivas nacionalidades vieron tierras de la Australia en la segunda mitad del siglo XVI; pero con certeza nada puede afirmarse sobre el descubrimiento de este continente hasta los primeros años del siglo XVII. En 1606 exploraron aquellos mares los españoles dirigidos por Pedro Fernández de Quirós y Luis Váez de Torres.[a]

[a] Mr. Vivien de Saint-Martin en su "Nouveau Dictionnaire de Géographie universelle," Paris, 1879, tomo I, artículo "Australia," no menciona la exploración de los españoles ni siquiera los viajes y libros que hacen referencia á ello, lo cual llama la atención, pues que en dicho artículo hay un lujo de erudición y contiene al final una reseña bibliográfica importante, y cuya obra recomendamos al lector que desee conocer aquella parte del mundo. Es tanto más de extrañar la omisión del Presidente honorario de la Sociedad de Geografía de París, cuanto que al escribir el artículo "Australia" de su notable Diccionario hacia muchos años que se había publicado el Cosmos de Alejandro de Humboldt, obra que no puede desconocer

Desde entonces, merced á las expediciones portuguesas en el siglo XVI, á los viajes de los holandeses en el siglo XVII, á las exploraciones de Cook y de otros insignes exploradores, se conoce una región vastísima en que abunda el oro, el cobre, cuyos yacimientos en la región meridional se consideran como los más ricos del mundo, el hierro,

ningún geógrafo importante, y en cuyo tomo II (Cosmos, edic. esp., tomo II, págs. 267 y siguientes) se lee que á la primera mitad del siglo XVI pertenece el descubrimiento de las islas Sandwich; del país de los papues y de algunas partes de la Nueva Holanda (Gaetano descubrió una de las islas Sandwich en 1542). Sobre los viajes de D. Jorge de Meneses y de Alvaro de Saavedra á las islas de los papues (1526–1528), Barros, de Asia, etc., dec. IV, 1, l. c., 16; Navarrete, tomo V, pág. 125. "La Hidrografía de Juan de Rotz" (1542), conservada en el Museo Británico y estudiada por el sabio Dalrymple, contiene, así como la colección de mapas de Juan Balard de Dieppe (1552), sobre la cual llamó la atención Coquebert Mombret, los contornos de la Nueva Holanda (y que estos descubrimientos prepararon los de Cabrillo, Sebastián Vizcaíno y Mendaña). Después de la muerte de Mendaña, su mujer Doña Isabel Baretos tomó el mando de la expedición, que se prolongó hasta 1596 (Humboldt, "Ensayo político sobre la Nueva España," tomo IV); y por último, de Quirós, cuya isla Sagitaria no es otra que Tahiti, y cuyo archipiélago del Espíritu-Santo es el mismo de las Nuevas Hébridas del capitán Cook. Quirós iba acompañado del atrevido navegante que más tarde dió su nombre al estrecho de Torres (alude Humboldt á Luis Váez de Torres), y sigue el sabio alemán: "El mar del Sud no era ya entonces aquel desierto que había creído contemplar Magallanes; aparecía animado por islas que, á la verdad, por falta de precisión en las determinaciones astronómicas, parecían poco arraigadas y flotantes en los mapas. El mar del Sud fué largo tiempo el único teatro de las expediciones emprendidas por los portugueses y los españoles. El gran archipiélago de la Malacia, situado al sud de la India y confusamente descrito por Ptolomeo, por Cosmas y por Polo, se presentaba con contornos más determinados desde el establecimiento de Alburquerque en Malaca (1511) y la travesía de Antonio Abreu. El mérito particular del historiador portugués Barros, contemporáneo de Magallanes y de Camoens, es el de haber distinguido con tanta claridad el carácter físico y etnológico de aquellas islas, y fué el primero que propuso colocar separadamente la Polinesia austral como una quinta parte del mundo. Sólo cuando el poder holandés llegó á su apogeo en las Molucas, fué cuando la Australia salió por primera vez de las tinieblas y tomó una forma distinta á los ojos de los geógrafos." (Véase Meinieke, "Dan Ferlant Australien," 1837, primera parte.) Como indica muy oportunamente Humboldt, se dió á un estrecho el nombre de Torres, y esto debiera haber llamado la atención de Vivien de Saint-Martin (este estrecho es el que separa la Australia de la Nueva Guinea). Por otra parte, debiera haberse fijado Vivien de Saint-Martin en lo que se cuenta acerca del origen del nombre de Australia, que llamóse en otro tiempo Austrialia y no Australia, en honor de los monarcas de la casa de Austria que reinaban en España, como se hace notar en la "Historia del descubrimiento de las regiones austriales," publicada por D. Justo Zaragoza (obra que no cita Vivien de Saint-Martin, ni se acuerda de haber visto en la extensa bibliografía de las notas de Humboldt), y que sin embargo aparece citada en una obra de carácter tan general como el "Diccionario enciclopédico hispano-americano," de Montaner y Simón; Barcelona, 1887, tomo II, pág. 991, columna 2ª, líneas 84 y 85. Sin embargo, en este Diccionario no se hace más que una indicación. El título de la obra es "Historia del descubrimiento de las regiones australes hecho por el General D. Pedro Fernández de Quirós," publicada por D. Justo Zaragoza, con un prólogo del mismo; Madrid, imprenta de Manuel G. Hernández. El primer tomo apareció en 1876, el segundo en 1880 y el tercero en 1882.

la hulla, el plomo argentífero, el níkel, el estaño y gran número he productos agrícolas, base de un extensísimo comercio.[a]

Con los medios de transporte que hoy conocemos no hay rincón de la tierra en que no pueda penetrarse ni punto del mar que no sea explorado. Cada día se avanza un paso más en las regiones polares, á donde más que un interés comercial lleva á los navegantes un interés científico; y á su vez, en las extensas regiones de África, América y Oceanía, de incomparable fertilidad, habitadas por pueblos salvajes, se establecen misiones y factorías, en que la religión y el comercio hacen penetrar la civilización. A través de los más vastos continentes se establecen redes de ferrocarriles, y en los más anchurosos mares líneas de vapores que periódicamente transportan en breve tiempo los pasajeros y en enormes cantidades las mercancías,[b] y con estas condiciones el comercio puede hacer sus cálculos con una seguridad

[a] La cantidad total de oro obtenido de las minas de Australia desde mediados del siglo hasta 1880, se calcula en 5,617,000 kilogramos. En 1881 el valor del oro australiano importado en Inglaterra fué de 4,470,200 libras esterlinas, procediendo casi todo de Victoria. La agricultura, la ganadería, especialmente la cría de ganado lanar, y el comercio, eran las ocupaciones predilectas y casi únicas de los colonos de Australia en la primera mitad de este siglo. De algún tiempo á esta parte explotan las minas de oro, cobre y hulla. En Nueva Gales del Sud y en Queensland se ha introducido el cultivo de la caña de azúcar, y en la última y en la Australia meridional el tabaco. La agricultura progresa mucho y los trigos de esta parte del mundo encuentran aceptación en los mercados de Europa, y van adquiriendo importancia el vino, el algodón y el azúcar. Hoy la ganadería rinde el mayor beneficio. Se calcula que hay 53 millones de cabezas de ganado lanar, 7,500,000 de ganado vacuno, 930,000 de ganado caballar y 600.000 de ganado de cerda. En 1858 un colono llevó llamas y alpacas del Perú, que se han aclimatado perfectamente. El principal artículo de exportación es la lana; siguen después los metales, conservas de carnes, pieles y cueros, maderas de construcción, gomas y aceite de coco, importándose productos manufacturados de Inglaterra, harinas de California y Francia, thé de China, azúcar y arroz de Mauricio, Reunión, Manila, Hong-Kong y Calcuta. Para todo lo relativo á la situación, límites, extensión, geología, geografía, riqueza mineral, clima, fauna, flora, división política, población, agricultura, industria y comercio, historia, etc., etc., véase el artículo "Australia ó Nueva Holanda del Diccionario enciclopédico hispano-americano," tomo II, 1887, y el artículo "Australie du Nouveau Dictionnaire de géographie universelle," de Mr. Vivien de Saint-Martin, tomo I, págs. 266 á 273, y muy especialmente la bibliografía de obras sobre Australia de la página 272, que es de lo más completo que se ha observado. Además de las obras que allí aparecen citadas, puede completarse la Biblioteca con las que se indican en la nota anterior, especialmente la de Justo Zaragoza, Humboldt, etc. Recientemente la importantísima revista de viajes, "Tour du Monde" (número de 17 de enero de 1880, pág. 33), publicó una reseña descriptiva de Australia con mapas, etc. Tampoco he visto citada en la extensa bibliografía de Vivien de Saint-Martin, entre otros muchos trabajos sobre la fauna y flora de aquella parte del mundo que se han publicado en diversas revistas, la que inserta la "Revue britanique," números de enero, febrero y marzo de 1851, págs. 155 y otras.

[b] Véanse los artículos "Voies de communication," "Chemins de fer y Navigation del Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation," Paris, Guillaumin, 1873.

que parecería increíble á los hombres de la antigüedad y de la Edad Media. Antes en el comercio todo era eventual, y el azar era el factor principal de la vida económica; todo lo contrario de lo que sucede en los tiempos modernos, en que la precisión, el cálculo, la inteligencia son las condiciones personales que en primer término ha de tener el comerciante.[a]

---

[a] Acerca la transformación de los medios de transporte y sus consecuencias véase la obra de Foville, "La transformation des moyens de transport et conséquences économiques et sociales;" Paris, Guillaumin, 1880. Acerca de las vías de comunicación bajo su aspecto económico, en especial los ferrocarriles y los canales, véase Mariano Carreras y González, "Tratado didáctico de economía política," 2ª edición; Madrid, 1870, págs. 194 á 201; y por último, acerca los tranvías puede consultarse la obra de Aghemar, "Tramways ou chemins de fer à chevaux."

Véase "Instituciones de derecho mercantil," por D. Pedro Estasén, á quien al autor desea hacer constar aquí su reconocimiento.

DERECHO MARÍTIMO.

Divisiones del Derecho Marítimo.[a]—Las materias que abarca el Derecho Marítimo son tan diversas y tan numerosas que ha podido hacerse del Derecho Marítimo una división que en general no se aplica sino al derecho considerado en su conjunto. Se distingue (1) el *derecho marítimo internacional,* (2) el *derecho marítimo público y administrativo* y (3) el *derecho marítimo privado* (ó *derecho comercial marítimo*).

(1) El primero comprende las reglas que conciernen las relaciones en el mar de las naciones entre sí. En el derecho marítimo interna-

[a] **Droit étranger.**—Si, dans tous les pays, on distingue les navires nationaux et les navires étrangers, du moins les conditions exigées pour que des navires appartiennent à la première catégorie ne sont pas partout les mêmes, bien que, selon les États, elles se réfèrent toujours, soit à la nationalité des propriétaires, soit à la nationalité du capitaine, des officiers et des gens de l'équipage, soit au pays de la construction des bâtiments.[1] Voici à cet égard les règles admises dans les principaux États de l'Europe et de l'Amérique.

En *Allemagne*, jusqu'en 1867, les navires pouvaient avoir autant de nationalités différentes qu'il y avait d'États dans la Confédération germanique. Une loi du 25 octobre 1867, faite pour la Confédération de l'Allemagne du Nord et devenue loi de l'Empire allemand en 1871, a établi l'unité du pavillon allemand. Elle a été abrogée et remplacée par une loi du 22 juin 1899.[2] Cette loi exige seulement, pour qu'un navire soit allemand, qu'il appartienne exclusivement à des Allemands. Elle déclare formellement assimiler aux nationaux les sociétés anonymes constituées en Allemagne et y ayant leur siège, les sociétés en nom collectif et en commandite dont tous les associés presonnellement responsables ont la nationalité allemande;[3] enfin les associations coopératives dûment enregistrées en Allemagne et les personnes morales ayant leur siège en Allemagne.

En *Autriche*, jusqu'en 1879, les navires autrichiens étaient ceux qui appartenaient en entier à des nationaux, avaient pour capitaine un Autrichien et dont l'équipage était composé d'Autrichien pour les deux tiers au moins. La loi du 7 mai 1879[4] se

[1] Voir dans l'"Annuaire de l'Institut de Droit international" (1896, p. 51 et suiv.) un rapport de M. Asser et de lord Reay donnant un résumé des conditions qui déterminent la nationalité des navires de commerce dans les divers États de l'Europe et dans les États-Unis d'Amérique.

[2] "Gesetz vom 22. Juni betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe" (loi du 22 juin 1899 concernant le droit des navires de commerce de porter le pavillon allemand).

[3] Il résulte de la loi allemande que, dans les "sociétés de personnes," on tient compte de la nationalité des associés et qu'on exige que ceux-ci soient tous allemands.

Nous ne pouvons pas, en France, semble-t-il, admettre une solution analogue dans le silence de la loi. La question est, du reste, discutée d'une manière générale en dehors de la propriété des navires. (Voir "Traité de Droit commercial," par çh. Lyon-Caen et L. Renault, II, p. 997, note 1.)

[4] Cette loi, intitulée "Loi sur l'enregistrement des navires de commerce (Gesetz über die Registrirung der Seehandelschiffe"), a modifié en plusieurs points l'"Editto politico di navigazione austriaca" de 1774. (Voir "Annuaire de législation étrangère," 1880, p. 301 et suiv.)

cional están comprendidas las reglas sobre la libertad de los mares, sobre las presas, sobre los bloqueos, etc.

(2) El derecho marítimo público y administrativo es el conjunto de reglas sobre las relaciones de la marina mercante con el Estado y las diversas administraciones públicas. Comprende las reglas que con-

borne à exiger que le navire appartienne, au moins pour les deux tiers, à des Autrichiens et ait un capitaine autrichen. Ces mêmes conditions sont requises en Hongrie, pour qu'un navire soit de nationalité hongroise.

En *Belgique*, une loi du 20 janvier 1873 relative aux "lettres de mer," qui correspondent à notre acte de francisation, reconnaît la qualité de navires belges aux bâtiments appartenant, soit à des Belges, soit à des sociétés de commerce ayant leur siège en Belgique, soit à des étrangers habitant le pays depuis un an, soit enfin à des étrangers autorisés à établir leur domicile en Belgique.

En France, d'après la législation actuelle, deux conditions sont exigées. Il faut: 1° que le navire appartienne, au moins pour moitié, à des Français (L. 11 juin 1845, art. 12, reproduit dans l'art. 141 du Règlement de 1866); 2° que le capitaine, les officiers et les trois quarts au moins de l'équipage soient français (D. 21 septembre 1793, art. 2).

En *Grande-Bretagne*, il suffit, pour qu'un navire soit anglais, que tous les propriétaires soient Anglais; il n'existe aucune condition ni quant au pays de la construction, ni quant à la nationalité des gens de mer.

D'après le Code de commerce *italien* pour la marine marchande (art. 40), les navires italiens ayant comme tels le droit d'obtenir un acte de nationalité ("atto di nazionalità") sont les bâtiments appartenant à des citoyens italiens ou à des étrangers ayant un domicile ou une résidence de cinq ans au moins en Italie. Toutefois, des étrangers, n'ayant ni domicile ni résidence en Italie, peuvent avoir la propriété de navires italiens pour un tiers. Les sociétés en nom collectif et en commandite sont considérées comme étant de nationalité italienne, alors même que leur siège serait à l'étranger, pourvu que l'un des associés solidaires dont le nom figure dans la raison sociale soit sujet italien. Les sociétés de même espèce composées d'étrangers, mais établies ou ayant leur siège principal en Italie, sont assimilées aux étrangers domiciliés dans le Royaume. Les sociétés anonymes sont considérées comme étant de nationalité italienne si leur siège principal est dans le royaume et si leurs assemblées générales s'y tiennent. Les succursales des sociétés étrangères, autorisées par le Gouvernement à faire des opérations dans le royaume, sont assimilées aux étrangers y domiciliés ou y résidant, pourvu qu'en fait elles y aient un représentant muni d'une procuration générale.

En *Suède*, est réputé suédois tout navire qui, pour les deux tiers au moins, est la propriété de sujets suédois ou de sujets suédois et norvégiens réunis, ou appartient à une société par actions dont l'administration a son siège dans le pays et se compose d'actionnaires suédois (Code maritime du 12 juin 1891, art. 1).

Dans *États-Unis d'Amérique*, pour qu'un navire ait le droit de porter le pavillon national, il faut: 1° que tous les propriétaires soient citoyens de l'Union; 2° que le navire ait été construit sur le territoire de l'Union; 3° que les officiers et les deux tiers au moins de l'équipage soient de nationalité américaine.[1]

Malgré ces nombreuses divergences entre les législations, il n'y a pas de conflits de lois en cette matière. Les conventions de navigation contiennent ordinairement une clause ainsi conçue:

"La nationalité des bâtiments sera reconnue et admise de part et d'autre d'après les lois et règlements particuliers à chaque État, au moyen des patentes et papier de bord délivrés par les autorités compétentes aux capitaines et patrons."

[1] Loi du 26 juin 1884 et loi du 28 mai, 1896.

ciernen la policía de la navegación, las relativas al régimen particular al cual están sometidas las gentes de mar. (Inscripción marítima, caja de inválidos de la marina, etc.)

(3) Por último, el derecho marítimo privado ó derecho comercial marítimo comprende las reglas que conciernen las relaciones que las expediciones marítimas crean entre los particulares; de este número son todos los principios que rigen los contratos marítimos (fletamentos, seguros marítimos, préstamos á la gruesa, etc.).

Se puede considerar así el derecho comercial marítimo como parte del derecho marítimo; pero también puede considerarse como parte del derecho comercial, puesto que éste comprende las reglas hechas, ya sea para el comercio en general, ya sea para el comercio de tierra, ó para el comercio por mar. Así se explica que la mayor parte de los códigos de comercio se ocupan del derecho comercial marítimo y le consagran hasta un libro entero.[a]

[a] **Droit codifié.**—Le Droit commercial maritime a été codifié dans presque tous les États avec les autres parties du droit commercial et il forme d'ordinaire même un livre entier du Code de commerce. Il n'en est pas ainsi pourtant en Autriche ni en Hongrie. En Grande-Bretagne et dans les États-Unis d'Amérique, où il n'y a pas de Code de commerce, le Droit commercial maritime est demeuré en grande partie coutumier.

Voici les sources actuelles du Droit maritime dans les principaux États:

Allemagne.—Le titre IV du Code de commerce de 1897 (arts. 474–905) est consacré au commerce de mer. De nombreuses lois ont été faites sur le droit maritime administratif. Ainsi, il y a notamment une loi du 27 décembre 1872 sur les gens de mer (Seemannsordnung);[1] une loi du 17 mai 1874 sur l'échouement (Strandungsordnung); une loi du 22 juin 1899 sur le droit des navires de commerce de porter le pavillon allemand.[2]

Sources Anciennes et Actuelles du Droit Maritime Français.[3]—Les lois maritimes des peuples anciens sont peu connues et n'ont généralement eu qu'une influence restreinte sur les lois maritimes des peuples modernes. C'est au moyen âge ou au début des temps modernes que l'on peut faire remonter principalement l'origine de nos lois maritimes actuelles.

Du droit maritime grec on n'a que quelques traces qu'on retrouve notamment dans les plaidoyers de Démosthène. Les auteurs anciens font de grands éloges des lois maritimes rhodiennes dont les Romains ont adopté quelques règles importantes comme la théorie des avaries communes.[4] Ces lois ne nous sont pas parvenues dans leur texte. Au XVI^e siècle, il a bien été publié un manuscrit grec sous le titre de droit maritime des Rhodiens. On a cru pendant longtemps qu'il était authentique; mais il été démontré que c'est là simplement un recueil d'usages nautiques du moyen âge.[5]

Dans les textes du Droit romain, on ne rencontre que quelques règles spéciales au droit maritime. Ainsi, il y a au Digeste et au Code de Justinien un titre sur le

[1] Un projet nouveau de Seemannsordnung est soumis au Reichstag (avril 1901).

[2] Gesetz betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe.

[3] On peut consulter avec le plus grand profit pour l'histoire du Droit maritime les ouvrages suivants: Pardessus, "Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle" (6 vol. in-4°); Travers Twiss, "Monumenta juridica. "The Black Book of the Admiralty, with one appendix:" Desjardins, "Introduction historique à l'étude du Droit commercial maritime;" Wagner, "Handbuch des Seerechts," I, p. 1 à 99. Voir aussi, Goldschmidt, "Handbuch des Handelsrechts" (3^e édition), I, passim, spécialement p. 335 à 383.

[4] "De lege Rhodiâ de jactu." Dig., XIV, 2.

[5] Pardessus, "Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle," I, p. 21 et suiv.

prêt à la grosse ou "nauticum fœnus,"[1] un autre sur le jet maritime et les avaries communes,[2] un autre enfin sur l'action "exercitoria."[3]

Au moyen âge et dans les temps modernes jusqu'à l'Ordonnance de 1681 sur la marine, la France n'a pas eu de droit maritime uniforme pour toutes les parties du littoral. Les règles qu'on y appliquait étaient le résultat d'usages qu'on avait réunis dans des recueils divers qui, du reste, n'avaient pas été faits exclusivement pour la France. Ces recueils ont été: 1° Pour l'Occident (ou Ponant), les "jugements" ou "rôles d'Oléron;" 2° pour la Méditerranée, le "Consulat de la mer;" 3° le "Guidon de la mer."[4]

Les usages ainsi recueillis avaient été diversement modifiés par des usages postérieurs. Pour mettre un terme à cette sorte de chaos, "pour donner au commerce de mer un droit certain," fut faite, sous le règne de Louis XIV, sous le ministère de Colbert, "l'Ordnnance sur la marine" du mois d'août 1681. Le commerce de terre avait déjà obtenu son Code dans l'Ordonnance de 1673.

La rédaction de l'Ordonnance de 1681 fut précédée d'enquêtes faites dans les ports maritimes. Elle fut ensuite préparée par une commission qui y travailla dix ans. On ne sait pas quel en fut le rédacteur; on suppose seulement que ce fut Levayer de Boutigny, longtemps avocat, puis maître des requêtes.

L'Ordonnance de 1681 est l'œuvre législative la plus parfaite du règne de Louis XIV; elle a exercé, soit sur le Code de commerce français, soit sur les législations maritimes des autres pays, l'influence la plus grande; elle y a été prise comme une sorte de modèle. Cette influence a été due à la fois à la sagesse de ses dispositions et au renom que lui ont donné les illustres jurisconsultes qui en ont fait des commentaires devenus justement classiques dans tous les pays.

Ces commentateurs ont été Valin, Emérigon et Pothier. Valin, qui fut avocat et procureur du roi à l'Amirauté de la Rochelle, a publié en 1760 un commentaire complet de l'Ordonnance de 1681 sous le titre de: "Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine de 1681." Emérigon, qui fut avocat et conseiller à l'Amirauté de Marseille, publia, en 1784, un "Traité des assurances et des contrats à la grosse." Pothier a consacré au droit maritime plusieurs traités; ce sont: le "Traité des contrats des louages maritimes," le "Traité des assurances."

L'Ordonnance de 1681 a été modifiée et complétée par des édits, des déclarations, des ordonnances, rendus sous l'ancien régime et par des lois et des décrets postérieurs à 1789. Elle a été remplacée, non pas complètement, mais en grande partie par le Code de Commerce de 1807, dont le livre II est consacré au commerce maritime.

L'objet du livre II et celui de l'Ordonnance ne sont pas absolument identiques. L'Ordonnance de 1681 s'occupait des trois branches du droit maritime: ainsi, il y a des dispositions consacrées à la police des ports, à la pêche maritime, aux prises maritimes, aux représailles, etc. Elle se divise en cinq livres, subdivisés chacun en un certain nombre de titres: d'après les rubriques, le livre I traite "des officiers de l'Amirauté et de leur juridiction;" le livre II, "des gens et des bâtiments de mer;" le livre III, "des contrats maritimes;" le livre IV, "de la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer;" le livre V, "de la pêche qui se fait en mer."

Le livre II, sauf en quelques points, ne traite que du droit commercial maritime. Il comprend les arts. 190 à 436 et est divisé en quatorze titres: Titre I^er^. "Des navires et autres bâtiments de mer" (arts. 190 à 196). Titre II. "De la saisie et de la vente des navires" (arts. 197 à 215). Titre III. "Des propriétaires de navires" (arts. 216 à 220). Titre IV. "Du capitaine" (arts. 221 à 249). Titre V. "De l'engagement et des loyers des matelots et gens de l'équipage" (arts. 250 à 272). Titre VI. "Des chartes-parties, affrètements ou nolisements" (arts. 273 à 280). Titre VII. "Du connaissement" (arts.

[1] "De nautico fœnore. "Dig., XXII, 2; Cod. IV, 33.
[2] "De lege Rhodiâ de jactu." Dig., XIV, 2.
[3] "De exercitoriâ actione." Dig., XIV, 1; Cod. IV, 25.
[4] Voir "Traité de Droit commercial," I, nos. 23 à 25.

281 à 285). Titre VIII. "Du fret ou nolis" (arts. 286 à 310). Titre IX. "Des contrats à la grosse" (arts. 311 à 331). Titre X. "Des assurances" (arts. 332 à 396). Titre XI. "Des avaries" (arts. 397 à 409). Titre XII. "Du jet et de la contribution" (arts. 410 à 429). Titre XIII. "Des prescriptions" (arts. 430 à 434). Titre XIV. "Fins de non-recevoir" (arts. 435 et 436).

Le droit maritime privé est seul codifié en France. Pour les matières du droit maritime public ou administratif, l'Ordonnance de 1681 a continué à être en vigueur, par cela même que le Code de 1807 ne s'en est pas occupé,[1] avec les modifications ou les compléments que lui ont apportés les actes législatifs postérieurs. Ceux-ci, qui datent de l'ancienne monarchie ou de la période intermédiaire, sont extrêmement nombreux; il est parfois assez difficile de s'y reconnaître.[2] Les difficultés à cet égard sont telles que, pour les écarter, ou, tout au moins, les diminuer, deux mesures importantes ont été prises sous le second Empire.

Les décisions de nos anciens rois (ordonnances, déclarations, édits, etc.) n'avaient force de loi qu'autant qu'elles avaient été enregistrées dans les Parlements. Lorsqu'on invoque un acte législatif de l'ancienne monarchie, on peut donc à la rigueur être obligé de prouver son enregistrement, ce qui donne lieu à des recherches parfois compliquées et très difficiles. Pour les éviter en matière de droit maritime, un décret-loi du 4–22 mars 1852 a décidé que la production par le ministre de la marine d'une copie authentique dispenserait dorénavant de la preuve de l'enregistrement.[3]

En 1866, le ministre de la marine[4] a fait composer un recueil comprenant sous une seule série d'articles (il y en a 314) les dispositions concernant la police de la navigation et l'inscription maritime. Ce recueil est intitulé: "Règlement sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes, l'inscription maritime, le recrutement de la flotte, la police de la navigation, les pêches maritimes." Les articles qui composent ce règlement sont tous empruntés à des lois, à des décrets, et à des actes législatifs en grand nombre antérieurs à 1789. Ces dispositions sont accompagnées en note de l'indication de la date et de l'objet des textes dont elles sont la reproduction.

Il faut bien constater que ce réglement n'est qu'une compilation approuvée par un décret. Chaque disposition insérée a conservé son caractère primitif—n'a pas reçu une force législative nouvelle. Aussi les textes originaires seuls doivent etre visés par les décisions judiciaires et peuvent leur servir de base.[5] Au reste le règlement de 1866 a cessé d'être au courant de la législation; les dispositions qu'il contient ont subi de très nombreuses modifications et ainsi l'utilité de ce règlement est de plus en plus restreinte.

Quant au droit maritime international, ses sources sont, comme pour toutes les branches du droit international, les usages et les traités. Ces derniers sont peu nombreux. Il faut citer parmi eux, au premier rang, la Déclaration de Paris du 16 avril 1856.

Le livre II du Code de Commerce n'est plus depuis longtemps, surtout depuis le developpement de la navigation à vapeur et des communications télégraphiques, en rapport avec les usages et les besoins du commerce. Il a été à plusieurs reprises question de soumettre cette partie de notre Code à une révision. En 1865, une commission extraparlementaire fut constituée pour préparer un projet destiné à remplacer le

[1] Cass., 12 déc. 1864, D. 1867. 3. 315.

[2] On a souvent émis le vœu que les matières du droit administratif maritime fissent l'objet d'un Code spécial. Voir les vœux de Dupin (1814) et d'Odilon Barrot (1821), reproduits dans la préface (pp. 19 et 21) de l'ouvrage de Beaussant, "Code maritime ou lois de la marine marchande" (1840).

[3] "Les ordonnances, règlements et arrêts du Conseil, concernant la marine, antérieurs à 1789, et auxquels il n'a point été dérogé, seront applicables sans qu'il soit nécessaire d'administrer la preuve de leur enregistrement. La production par le ministre de la marine, le cas échéant, d'une copie authentique de l'un de ces actes, suffira pour en assurer la validité."

[4] M. de Chasseloup-Laubat.

[5] Une circulaire du ministre de la marine, en date du 17 fév. 1873, recommande aux fonctionnaires d'invoquer les textes primitifs eux-mêmes.

livre II. Ce projet a été rédigé et publié avec un exposé de motifs;[1] les événements de 1870 ont empêché qu'il ne fût soumis aux chambres. Mais on en a, en réalité, détaché deux parties importantes qui ont été transformées en lois: 1°, la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime, abrogée et remplacée par la loi du 10 juillet 1885; 2°, la loi du 12 août 1885, modifiant un certain nombre de dispositions du livre II du Code de Commerce, spécialement relatives à l'engagement des gens de mer, aux assurances, au prêt à la grosse aventure.

Il faut ajouter, parmi les lois ayant modifié ou complété le Code de Commerce: 1°, la loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer; 2°, la loi du 24 mars 1891, modifiant les arts. 435 et 436, Code de Commerce, relatifs à la fin de non-recevoir admise en matière d'abordage maritime; 3°, la loi du 14 décembre 1897 modifiant les arts. 402 et 433, Code de Commerce.

Comme éléments du droit maritime actuel, il faut joindre au livre II du Code de Commerce, aux dispositions demeurées en vigueur de l'Ordonnance de 1681, aux textes qui ont modifié le Code ou l'Ordonnance: 1°, Une ordonnance du 29 octobre 1833 sur les rapports des consuls avec la marine marchande; 2°, Le décret-loi disciplinaire et pénal sur la marine marchande du 24 mars 1852, qui a été modifié d'une façon assez notable par une loi du 15 avril 1898.[2] Ce décret-loi organise, sous le nom de "tribunaux maritimes commerciaux," les juridictions chargées de connaître des délits maritimes, définit ces délits et détermine les peines à leur appliquer.

Par cela même que le droit commercial maritime est une partie du droit commercial, il y a lieu de le compléter, pour les questions non résolues, par les usages et, à défaut d'usages, subsidiairement par les règles du droit civil.[3]

Hollande.—Code de commerce de 1838, livre II (arts. 309 à 763). Ce livre, intitulé: "Des droits et obligations qui résultent de la navigation," traité de la navigation intérieure comme de la navigation maritime.

Italie.—Outre le livre II du Code de commerce de 1882 (art. 480 à 682), qui traite du commerce de mer, l'Italie a un code spécial pour la marine marchande ("Codice per la marina mercantile"). Ce dernier code, qui date de 1865 et qui a subi une importante révision en 1877,[4] comprend 461 articles dans deux parties. La première est relative au droit maritime administratif et contient quelques dispositions concernant le droit international, notamment sur les prises en temps de guerre, les représailles et la neutralité. La seconde partie est consacrée au droit pénal maritime.

Norvège.—Le Code maritime de 1903 contient quelques dispositions importantes. Voir "Reglement vedrørende anvendelsen af lov om registrering af skibe af 4 de mai 1901" et "Lov om statskontrol med skibes sjødygtighed," 9 de juin 1903.

Portugal.—Code de commerce de 1888, livre III (arts. 485 à 691).

Danemark, Suède et Norvège.—Le mouvement d'unification de la législation commerciale des trois pays scandinaves, commencé depuis quelques années,[5] s'est étendu aux matières maritimes. En 1891 un code maritime a été fait pour la Suède;[6] il a été voté ensuite en Norvège et en Danemark. Il existe donc un code maritime commun à ces pays,[7] comme il existe depuis 1881 une loi scandinave sur le change, traitant de la lettre de change et du billet à ordre.

[1] Voir les deux documents suivants: 1° "Révision du livre II du Code de Commerce: texte actuel modifications proposées; 2°, Note explicative sur le projet de révision du livre II du Code de Commerce."

[2] Voir "Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande," avec introduction, annoté et suivi d'une table analytique des matières, par Henri Fromageot (1901).

[3] Voir "Traité de droit commercial," I, nos. 74 à 85; et "Traité de Droit Commercial" par Ch. Lyon-Caen et L. Renault.

[4] Voir "Code italien de la marine marchande," traduit et annoté par Henri Prudhomme (1896). Voir aussi une analyse du Code italien pour la marine marchande dans le "Bulletin de la Société de législation comparée," 1886, p. 656.

[5] Voir "Traité de Droit commercial," I, No. 73.

[6] Il a paru à Stockholm, en 1892, une traduction française de ce code.

[7] Voir "Lois maritimes scandinaves," traduites et annotées par Ludovic Beauchet ("Collection des principaux codes étrangers"), 1895, et Codes Suédois, traduits et annotés par M. de la Grasserie

En *Autriche* le Code de commerce allemand de 1861 a été introduit, mais à l'exclusion du livre V relatif au commerce de mer. On suit des usages formés sous l'influence des codes français et italien. Il y a toutefois un édit de Marie-Thérèse remontant à 1774 qui est consacré au droit maritime administratif; il a été modifié assez profondément par une loi du 7 mai 1879.[1] Dans le Code de commerce "hongrois" il n'y a pas non plus de dispositions sur les matières maritimes. L'édit de Marie-Thérèse est en vigueur en Hongrie avec des modifications semblables à celles qui y ont été apportées en Autriche.[2] Il est question depuis longtemps de donner aux deux parties de la Monarchie austro-hongroise un droit commercial maritime uniforme, en y mettant en vigueur le livre V du Code de commerce allemand de 1861, auquel correspond le livre IV du Code de 1897.[3]

Dans la *Grande-Bretagne*, le droit commercial maritime se compose encore presque exclusivement de coutumes. Il y a sans doute un véritable code, la loi sur la marine marchande (merchant shipping act), qui remonte à 1854[4] et a été fréquemment modifiée depuis, spécialement en 1855,[5] en 1862,[6] en 1867,[7] en 1876;[8] une nouvelle édition comprenant les modifications en a été faite en 1896.[9] Mais cette loi ne s'occupe guère, dans ses 748 articles, que du droit maritime administratif; elle contient seulement quelques dispositions de droit maritime privé, par exemple sur l'hypothèque maritime[10] et sur les restrictions apportées à la responsabilité des propriétaires de navires à raison des faits illicites des capitaines.[11] Mais le mouvement qui a pour but de doter la Grande-Bretagne de lois écrites sur les contrats commerciaux s'est étendu au commerce maritime, et des avant-projets ont été préparés spécialement sur le contrat d'assurance maritime.

Dans les *États-Unis d'Amérique* le droit maritime n'est ni codifié ni unifié. Les usages dont il se compose sont d'origine anglaise, comme, du reste, généralement tous les usages commerciaux. Il y a pourtant quelques lois fédérales, spécialement les lois du 3 mars 1851, du 26 juin 1884 et du 28 mai 1896, pour la protection et l'encouragement de la marine marchande.[12]

Bibliographie étrangère.—Les principaux ouvrages de droit commercial maritime sont:

Pour l'Allemagne: Wagner, "Handbuch des Seerechts;" Lewis, "Das deutsche Seerecht" (2 vol., 1883); Endemann, "Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts" (t. IV);[13] George Schape, "Das deutsche Seerecht" (1898); Emile Doyenz, "Das deutsche Seerecht (auf Grund des Kommentars von Lewis)."

Pour la Belgique: Jacobs, "Le droit maritime belge," 2 vol. in-8°, 1889.

Pour la France.– Les ouvrages de droit maritime publiés en France sous l'Empire, du Code de 1807, sont assez nombreux, et plusieurs doivent être comptés parmi les meilleurs de littérature juridique. Il faut signaler, pour le droit commercial maritime: Dufour, "Droit maritime," 2 vol. in-8°. Cet ouvrage est inachevé; il contient seulement le commentaire des titres I, et II du livre II du Code de commerce. Arthur Desjardins, "Traité de droit commercial maritime," 9 vol. in-8°. Cet ouvrage, le plus important qui ait été publié en France, contient des notions très détaillées sur le droit

[1] "Annuaire de législation étrangère," 1880, p. 301 et suiv.
[2] "Annuaire de législation étrangère," 1880, p. 315.
[3] Voir "Annuaire de législation étrangère," 1875, p. 236; 1876, p. 492; 1885, p. 285.
[4] 17 et 18 Victoria, chap. 104.
[5] 18 et 19 Victoria, chap. 91.
[6] 25 et 26 Victoria, chap. 63.
[7] 30 et 31 Victoria, chap. 124.
[8] 39 et 40 Victoria, chap. 80.
[9] 57 et 58 Victoria, chap. 60.
[10] 25 et 26 Victoria, chap. 63, art. 54.
[11] 17 et 18 Victoria, chap. 104, art. 66 et suiv.
[12] An act to remove certain burdens on the American merchant marine and encourage the American foreign carrying trade and for other purposes.
[13] Les ouvrages allemands cités jusqu'ici se rattachent au Code de commerce de 1861. Du reste, les modifications apportées, pour les matières maritimes, au Code de 1861 par le Code de 1897, sont très peu nombreuses.

maritime des États étrangers; dans le premier volume est une introduction historique. De Valroger, "Droit maritime." Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce, 5 vol. in-8°.

De Fresquet, "Précis d'un cours de droit commercial maritime."

Cresp et Laurin, "Cours de droit maritime," 5 vol. in-8°. Cet ouvrage est la reproduction du cours fait par M. Cresp à la Faculté de droit d'Aix; il a été annoté, complété et mis au courant par M. Laurin.

De Courcy, "Questions de droit maritime," 4 vol.[1]

Dans les principaux ouvrages de droit commercial une partie est consacrée d'ordinaire aux matières maritimes.[2]

La jurisprudence maritime de la France et, en général, de tous les pays est rapportée dans la "Revue internationale du droit maritime," qui paraît depuis 1884 sous la direction de M. Autran. Les décisions des tribunaux français sont surtout rapportées dans de recueils de jurisprudence publiés dans nos grands ports, spécialement dans le "Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille," fondé en 1820 par Girod et Clariond, et dans la "Jurisprudence commerciale et maritime de Nantes." Un examen doctrinal de la jurisprudence en matière maritime est publié annuellement par M. Ch. Lyon-Caen, dans la "Revue critique de législation et de jurisprudence," depuis 1880.

Sur le droit maritime administratif, Beaussant a publié, en 1840, deux volumes in-4° sous le titre de "Code maritime." Cet ouvrage n'est plus au courant.

Cauchy a publié en 1862, en deux volumes, un ouvrage intitulé: "Le droit maritime international considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation." Enfin, Théodore Ortolan est l'auteur d'un traité du même genre, "Règles internationales et diplomatie de la mer" (4e édit., 1864).

Des ouvrages spéciaux ont, en outre, été publiés sur les plus importantes matières du droit commercial ou international maritime.[3] Il en sera fait mention en tête des chapitres traitant de ces matières.

Pour la Grande-Bretagne: Abbott's "Law of Merchant Ships and Seamen," 12e édition, 1881; Maud and Pollock on "Merchant Shipping;" News' Digest of the "Law of Shipping and Marine Insurance;" Lowndes' "Law of General Average" (4th ed).

Pour les Etats-Unis d'Amérique: Desty's "Shipping and Admiralty," et "Commerce and Navigation;" et "The Federal Statutes, annotated," par Edward Thompson Co. (1904); "The Laws and Usages on Sea," Stockton, 1900.

Pour l'Italie: Mauro Morrone, "Il diritto maritimo del regno d' Italia;" Gaetano Majorana, "Principi di diritto nautico secondo il Codice di commercio italiano."

Sur le droit maritime international il faut mentionner:

Perels, "Handbuch des internationalen Seerechts" (traduit en français par Arendt), 1884.

Carlos Testa, "Le droit public international maritime" (traduit du portugais par Boutiron), 1886.

Pour la Norvège et Suède: Richard Kleen, "Lois et usages de la neutralité d'après le droit international, etc. (1898–1900).

Thorvald Boye: "Contraband of War and Prize Courts," Rep. Int. Law Association (1905).

---

[1] Ces quatre volumes sont remplis d'idées exactes et de critiques de nos lois, puisées par le très regretté publiciste dans une expérience pratique consommée et exprimées avec une vivacité entraînante. Peut-être seulement M. de Courcy fait-il trop souvent abstraction des dispositions légales, pour arriver aux solutions qui lui semblent le plus conformes à la justice et aux besoins impérieux de la pratique.

[2] Voir Pardessus, "Cours de droit commercial," t. II; Bravard et Demangeat, "Traité de droit commercial," t. IV.

[3] Sur le droit international maritime. il y a de nombreux ouvrages étrangers qu'à raison de la nature du sujet traité, on peut consulter aussi utilement en France que dans le pays dans la langue duquel ils ont été écrits. Voir No. 48.

CONFLICTOS DE LEYES.

Las leyes marítimas de los diferentes pueblos presentan aún divergencias sobre muchos puntos. Estas divergencias son causa de conflictos de leyes tanto más frecuentes cuanto que los barcos en su ruta van á dar á los países más diversos y que la marina mercante pone en relaciones personas que pertenecen á los países más diferentes. La uniformidad de las legislaciones sería un gran beneficio, sobre todo en materia marítima. Á falta de la uniformidad legislativa sería de desearse, por lo menos, que los conflictos entre las leyes marítimas fuesen resueltos según las mismas reglas en todos los países; esto podría obtenerse por medio de convenciones internacionales.[a]

Se han hecho esfuerzos, especialmente en estos últimos años, para conseguir estos dos objetos. Merecen ser señalados los principales de ellos.[b]

En 1885, con motivo de la Exposición Universal de Amberes bajo los auspicios del Gobierno Belga, se celebró en aquella ciudad un Congreso Internacional de Derecho Comercial. Al Congreso de Amberes siguió en 1888 el Congreso de Bruselas, que completó la obra del primero. Estos congresos, que comprendían delegados de gran número de países, redactaron, principalmente, un proyecto de ley marítima, cuya adopción recomendaron á todas las naciones y una convención sobre los conflictos de leyes en materia marítima.[c]

En 1892, con motivo de las fiestas de Cristóbal Colón, se hizo un trabajo del mismo género por el Congreso Internacional reunido en Génova, Italia.[c]

Preciso es también mencionar aquí los proyectos análogos redactados por sociedades compuestas de miembros de diversas naciones que celebran sus sesiones en diferentes países. La Asociación para la

[a] M. de Courcy a publié sur ce sujet, en 1863, un volume intitulé: "D'une réforme internationale du droit maritime." Il proclame l'utilité d'une législation maritime uniforme pour tous les États et il y indique les principales modifications que devrait, selon lui, recevoir le Code de commerce français pour former la base de cette législation.

[b] Les délibérations et les résolutions de ces deux congrès ont été publiées en deux volumes séparés: 1°, "Actes du Congrès International de Droit Commercial d'Anvers" (1886); 2°, "Actes du Congrès International de Droit Commercial de Bruxelles" (1889).

[c] Voir, sur les résolutions du Congrès de Gênes: Arthur Desjardins, "Le Congrès international de droit maritime de Gênes" (mémoire lu à l'institut). Fromageot, "Rapport sur le Congrès International de Droit Maritime de Gênes."

Codificación del Derecho de Gentes fijó en York (1864) y en Amberes (1877) las célebres "reglas de York y de Amberes sobre las averías comunes," reglas modificadas en 1890 en Liverpool.[a] El Instituto de Derecho Internacional adoptó en 1885 en Bruselas un proyecto de reglamento internacional de los conflictos de leyes en materia de derecho marítimo, y un proyecto de ley uniforme sobre los seguros marítimos;[b] también en 1888 en Lausana un proyecto de ley uniforme para los abordajes marítimos y un proyecto de reglamento internacional de los de leyes en materia de abordajes marítimos.[c]

En 1897 se constituyó en Bélgica, bajo el nombre de "Comité Marítimo Internacional" una asociación que tiene por objeto conseguir la uniformidad del derecho marítimo. Este comité, que está en relaciones con un gran número de asociaciones de derecho marítimo constituídas en los principales países, ha organizado congresos ó conferencias, especialmente en Bruselas, en Amberes, en Londres (1899), en París (1900) y en Burdeos (1907), en las cuales ha puesto los cimientos de una legislación uniforme sobre los abordajes marítimos, sobre la responsabilidad de los propietarios de navíos en razón de los hechos y actos de los capitanes y sobre la asistencia marítima.[d]

Hasta ahora ninguno de esos proyectos ha alcanzado completamente su objeto, es decir, ninguno de ellos ha sido enteramente adoptado en ningún país. Pero no por eso han dejado de tener resultados serios y muy favorables para la futura uniformidad de las legislaciones marítimas. En los países en que se revisa la legislación marítima se consultan estos proyectos y á menudo, sin adoptarlos, se tiende á acercarse á ellos. Las reglas de York y de Amberes (modificadas en Liverpool en 1890) sobre todo han tenido una gran influencia. Por otra parte, es frecuente que en los conocimientos los interesados mismos estipulen que las averías se arreglarán según las reglas de York y de Amberes. De este modo las convenciones tienden á establecer en esta materia cierta uniformidad que no existe en las leyes.

---

[a] York and Antwerp Rules, 1890. "Erläuternde Bemerkungen," von Jacob Ahlers. "Règles d'York et d'Anvers," rapport de Léon Van Peborgh.

[b] "Annuaire de l'Institut de Droit International," 1885–86, pp. 123–128.

[c] "Annuaire de l'Institut de Droit International," 1888–89, pp. 104–152.

[d] Consulter V. Verneau· "Les récents efforts en vue de l'unification du droit maritime" (1897).

EXPLICATIVA.

Cuando los Códigos mercantiles hablan de las naves, se refieren única y exclusivamente á los buques mercantes, pues no alcanza su acción á los buques de guerra,[a] y además suelen referirse casi siempre á las embarcaciones que no son accesorias de otra, como sucede con las lanchas, botes salvavidas, etc. Además, las leyes mercantiles, al usar la palabra nave, buque, barco, embarcación, etc., se refieren exclusivamente á los que se dedican al transporte de pasajeros y de mercancías de un puerto á otro ó de un punto á otro; en una palabra, se refieren á las embarcaciones mercantes y de ninguna manera puede y debe entenderse que se refieran á buques de recreo, yachts, pontones, embarcaciones de sanidad y policía de puertos, depósitos flotantes, buques de guerra ó del resguardo, de guardacostas destinados á la pesca, vapores remolcadores y otras embarcaciones que se dediquen á otros usos, tales como las destinadas al estudio en las costas, que llevan comisiones científicas y exploradoras, las embarcaciones que se ocupan en la carga y descarga desde los buques á las costas y muelles, ó en el trasbordo, y las pequeñas barquillas que en los puertos, costas, bahías, radas, calas y fondeaderos, se ocupan en conducir pasajeros y equipajes. La nave, mercantilmente hablando, es el buque mercante, dedicado al tráfico marítimo, sea lícito ó ilícito, de manera que va comprendido en esta denominación el buque que hace el tráfico de negros y el contrabandista; y se entiende siempre, en términos mercantiles, la nave principal, no los buques accesorios. Al decir nave, no sólo se entiende el casco, sino también los arreos y aparejos, desde el botalón de foque hasta la botavara, y desde los topes hasta la quilla.

Un buque, no sólo es una cosa material, es también una cosa jurídica, pues como tal buque representa un conjunto de derechos y obligaciones; tiene un nombre; está inscrito en una matrícula; constituye una individualidad distinta de la madera, del hierro, de la clavazón, de la arboladura, de los palos, de las velas, de la jarcia, del velamen, de los aparejos, en general, de la máquina de vapor, de

[a] Véanse las obras: Código penal de la marina de guerra por Sr. José Mª Romero y Villanueva; Instituciones de Derecho Mercantil por Sr. D. Pedro Estasén y Tratado elemental de Derecho de gentes y marítimo internacional por el Almirante D. Manuel J. Mozo.

todas y cada una de las piezas que le componen y de todos los materiales que han entrado en su construcción. Un buque, jurídicamente hablando, es el mismo buque aun cuando cambie de nombre y de aparejo, porque puede estar sujeto á responsabilidad, y pesar ésta sobre el casco, arreo y aparejos del mismo buque, aunque se llame Bergantín América, así como antes era Polacra Goleta Colón, y continúa siendo el mismo buque correspondiendo á la matrícula de Bilbao ó después de haber pasado á la matrícula de Barcelona. No hay objeto alguno en el mundo que tenga en la esfera del derecho mayores semejanzas con el hombre: ser capaz de derechos y obligaciones. Ni los inmuebles, ni los semovientes, ni los animales, ni las demás cosas que están en el dominio natural del hombre, dan lugar á tan extensas y complicadas relaciones de derecho como los buques.

Bien así como la ley ha creado derechos para el hombre, extendiendo su vida moral y la acción jurídica más allá de su vida material, así sucede también con los buques, los cuales dan y quitan derechos antes de colocarse las primeras maderas en el astillero, y continúan las consecuencias jurídicas á que han dado lugar mucho tiempo después de haber desaparecido de la superficie de las olas. No muere el buque á pesar de haber encallado en la playa y quedar inservible; no muere á pesar de que un choque con un arrecife abra tremendas vías de agua que le hagan zozobrar; no muere tampoco cuando le destruye una explosión de la caldera ó un incendio iniciado en la Santa Bárbara; ni muere cuando, después de haber navegado en todos mares, después de haber sufrido mil carenas y reparaciones, se declara inservible y se desguaza. El buque sólo muere después de haber pagado todas sus deudas y obligaciones.

En los contratos bajo el nombre de nave, se comprende el casco, arreos, aparejos, arboladura, jarcia, velamen, anclas, respeto, maquinaria, cadenas, amarras, botes, material de salvamento, banderas, señales, cronómetro y armas de defensa. No forman parte del buque ni la carga que conduce en sus bodegas, ni las provisiones de boca, ni las municiones de guerra, ni el salario, ropas y utensilios propios de los tripulantes y pasajeros.[a]

[a] Acerca de las definiciones, estado civil, nacionalidad y naturaleza jurídica de los buques, véase Arthur Desjardins, "Traité de Droit commercial maritime," Paris, 1878, pags. 76 y sigs. Antes de entrar en el estudio del derecho marítimo de un pueblo, y en especial de un pueblo moderno, precisa conocer los precedentes en el desenvolvimiento de las instituciones del derecho marítimo de los pueblos que le han precedido, y por lo tanto, es necesario conocer la historia del derecho comercial marítimo, para lo cual recomendamos al lector la obra monumental de J. M. Pardessus, "Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle," Paris, à l'Imprimerie royale, 1828, seis tomos, y la "Introducción histórica al estudio del derecho comercial marítimo" de Desjardins ("Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime," par A. Desjardins. Paris, 1890, un tomo de 558 pàginas), et "Instituciones de Derecho Mercanil," par D. Pedro Estasén (1895).

ESPAÑA.

Libro tercero.—Del comercio marítimo.[a]

Título primero.—*De los buques.*

MOTIVOS.

De acuerdo con las bases capitales del nuevo Código de España, se han introducido numerosas y muy radicales innovaciones en todas las materias que abraza la complicada legislación mercantil marítima.

Comenzando por los principios vigentes hoy sobre la adquisición de las naves, conviene advertir que han desaparecido del proyecto las prohibiciones impuestas á los extranjeros para adquirir y conservar buques españoles y para hacer el comercio de cabotaje. Prescindiendo de que estas prohibiciones se hallan en oposición con el principio general que declara capaces á los extranjeros para ejercer el comercio libremente y bajo las mismas condiciones impuestas á los españoles, la verdad es que tales prohibiciones que tienen por principal objeto asegurar un interés público, cual es el que se pretende conseguir por medio de la protección á la industria nacional, no deben tener cabida en un Código de Comercio destinado á fijar y garantizar los derechos privados de los ciudadanos, que nacen de las transacciones mercantiles que celebran. Porque bien examinadas en su fondo, la disposición

[a] El perímetro costero, frontera marítima ó litoral de España, es de 2,125 kilómetros; 1,355 desde el cabo Cervera hasta la desembocadura del Guadiana, y 770 desde la del Miño á la del Bidasoa.

La marina mercante española, contando en ella vapores, buques de vela y embarcaciones menores, consta de unas 20,000 embarcaciones con 550,000 toneladas y unos 90,000 tripulantes, incluyendo pilotos, oficiales, patrones, marineros y hombres de mar. Entre los buques de más de 50 toneladas, una estadística reciente señala 1,141 de vela y 644 vapores. Tienen más barcos de vapor Inglaterra, Francia, Alemania y los Estados Unidos, y más de vela las citadas naciones, exceptuando á Francia, y además Noruega, Italia, Suecia, Rusia y Grecia.

En 1897 entraron en los puertos de la Península é islas Baleares 36,746 buques con bandera nacional cargados y en lastre, con diez millones y medio de toneladas de arqueo y 435,645 tripulantes.

El comercio de cabotaje arroja una entrada de mercancías en ese año de mil ochocientos millones de kilos por 725 millones de pesetas de valor.

Las provincias de mayor movimiento son: Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz, Tarragona, Santander, Huelva, Castellón, Vizcaya, Guipúzcoa, Coruña, Pontevedra, Asturias, Canarias y Baleares.

Tiene España unos 200 puertos ó fondeaderos, de ellos 115 naturales. El alumbrado marítimo consta de 192 faros y 26 luces de enfilación.

Véase la obra.—"Walton's Civil Law in Spain and Spanish America," pp. 516–519.

del art. 584 del Código antiguo de España, que prohibe á los extranjeros adquirir, en todo ó en parte, la propiedad de una nave española, debiendo enajenarla si recayere en ellos por título hereditario ú otro gratuito, dentro de un breve término, bajo pena de confiscación; la del 590 que sólo permite á los españoles la adquisición de buques de construcción extranjera con la condición de que no medie en el contrato de su adquisición reserva fraudulenta á favor de extranjeros, bajo pena de confiscación; la del 591 que limita el ejercicio del comercio entre puertos españoles, ó sea el de cabotaje, á los españoles con exclusión de los extranjeros, salvas las excepciones hechas en los tratados; y la del 592 que vuelve á reiterar la prohibición de enajenar embarcaciones de ninguna especie á los extranjeros; se comprende desde luego que constituyen otras tantas medidas inspiradas en el pensamiento de proteger á los comerciantes españoles y á la marina mercante, impidiendo la concurrencia de los navegantes extranjeros. Estas disposiciones tienden, por consiguiente, á que todo el comercio marítimo español sea ejercido exclusivamente por los nacionales, con absoluta exclusión de los extranjeros, y forman parte integrante de la legislación económica española, como lo demuestran las diversas medidas dictadas con posterioridad á la publicación del referido Código hasta el decreto ley de 22 de noviembre de 1868 que permitió la introducción en los dominios españoles de toda clase de buques construídos en otro país, y que derogó la prohibición impuesta á los extranjeros para adquirir buques nacionales. Siendo, pues, éste un punto que afecta en primer término á los intereses generales de la nación, y sobre todo al modo de fomentar una industria, como es la de la navegación, materia de suyo expuesta á frecuentes variaciones, y en la cual influyen causas transitorias y accidentales, es evidente que debe quedar excluída de una ley de naturaleza permanente, como es la contenida en el Código de Comercio.

Dejando aparte lo relativo á las personas que puedan adquirir los buques, y entrando á tratar de los modos de adquirir la propiedad de los mismos, ha sido necesario fijar con más precisión la doctrina vigente sobre este punto, poniéndola en armonía con el nuevo carácter que el proyecto atribuye al Registro mercantil.

Aunque los buques no pueden dejar de considerarse como cosas muebles, y en este sentido los califica también el proyecto, concurren en ellos circunstancias que impiden equipararlos de un modo absoluto á los demás bienes de esta clase. De todas las circunstancias que imprimen un carácter especial á los buques, la más notable es la que permite hacer constar su identidad, en medio de las diversas transacciones de que pueden ser objeto, al contrario de lo que ocurre en las demás cosas muebles, cuya identidad suele desaparecer por efecto de las modificaciones que sufren y de la mayor facilidad de transformarse y hasta de desaparecer por completo. De estos caracteres físicos que distinguen á los buques de todas las demás cosas muebles, nace la

distinta condición jurídica de unos y otros. Así es que, mientras las cosas muebles se transmiten de palabra ó por escrito, sin que quede rastro alguno de las personas que sucesivamente las han poseído, llegándose hasta considerar como verdadero y único dueño al que se halla en posesión de las mismas, no ha sucedido lo propio respecto de los buques, que se hallan sometidos á formalidades especiales para la adquisición y transmisión de su dominio y para hacer constar en todo tiempo las personas á quienes han pertenecido y los gravámenes impuestos sobre ellos.

Inspirándose el proyecto de Código en estos principios, ha modificado la legislación vigente en el sentido de considerar como requisito esencial para la adquisición de buques, el que ésta conste en documento escrito. Y con el objeto de que puedan hacerse efectivas, en todo tiempo, las responsabilidades que contraigan los propietarios, establece el proyecto que en el Registro Mercantil se abra un libro especial para los buques, en el cual deberán constar, además de la descripción completa de los mismos, los nombres de los dueños, los cambios que sufran en su propiedad, denominación ó en cualesquiera de sus circunstancias esenciales, y la constitución, modificación y cancelación de los derechos reales y demás gravámenes á que se hallen afectos, para lo cual se estimula por medios muy eficaces la inscripción de todos los documentos en que conste la transmisión, enajenación á gravamen del todo ó parte del buque por cualquiera título ó modo que se verifique, ya sea gratuito ú oneroso, inter vivos ó por causa de muerte, atribuyendo tal eficacia á esta inscripción que, mientras el nuevo adquirente de la propiedad ó de algún derecho real impuesto sobre el buque no inscriba su título, continuará reputándose, para los terceros, como dueño absoluto y libre de todo gravamen, el que aparezca como tal en el Registro Mercantil.

En consecuencia de esta nueva doctrina sobre la adquisición de la propiedad naval, se han modificado igualmente las disposiciones relativas á la prescripción, considerada como uno de los títulos de adquirir el dominio de los buques. El Código de España sólo admite la prescripción en el caso de que el poseedor carezca de título, exigiendo dos requisitos que son, á saber: posesión continua y transcurso de treinta años, pasando desapercibidos para el legislador los requisitos que deben concurrir, cuando el poseedor hubiera adquirido el buque por justo título y de buena fe, de quien no tuviese capacidad ó derecho para enajenarlo. Además, el término de treinta años es excesivamente largo, y sobre todo anómalo, tratándose de cosas ó bienes que tienen la consideración de muebles. Para suplir aquellos vacíos y rectificar esta gran anomalía en provecho de los intereses del comercio, el proyecto establece dos distintas prescripciones para la adquisición de buques: una ordinaria y otra extraordinaria. Para la primera se requieren las mismas circunstancias que exige la legislación común para prescribir las cosas muebles en general;

son á saber: justo título, buena fe y posesión continua por tres años, con más el requisito de la anotación del título en el Registro Mercantil, con arreglo á los principios fundamentales en materia de inscripción de la propiedad. La extraordinaria tiene lugar siempre que falta el justo título ó la buena fe, exigiéndose en estos casos que la posesión haya durado diez años, que es un término más que suficiente para presumir que el verdadero dueño consiente tácitamente en que el poseedor adquiera de una manera irrevocable el dominio del buque; y que tampoco debe ser mayor, atendida la necesidad de dar firmeza y seguridad á las transacciones mercantiles.

Consecuente el proyecto con el sistema adoptado, impone al vendedor de un buque la obligación de entregar al comprador la certificación del contenido de los asientos inscritos en el Registro, relativos al mismo buque enajenado hasta la fecha de la venta. Tiene por objeto esta certificación hacer constar en ella la existencia de ciertos créditos á que se hallan afectos, de una manera especial y privilegiada, los mismos buques.

Á este fin se exige que se inscriban en dicha certificación provisionalmente para que se formalicen después en el Registro, los documentos que acrediten el valor de los efectos del cargamento vendidos por el capitán para reparar el buque, la parte de precio que no hubiese sido satisfecha al último vendedor, los créditos pendientes de pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiere navegado y las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos y pertrechos del buque, estando en viaje y antes de regresar al puerto de su matrícula. La inscripción de todos estos efectos en la certificación y en el Registro Mercantil se verificará á instancia de los acreedores ó del Capitán, según los casos; y para asegurar el cumplimiento de esta obligación, el proyecto castiga la negligencia de los primeros, con la pérdida del carácter privilegiado de sus créditos, y la del segundo, haciéndole personalmente responsable de los créditos perjudicados por su causa.

Con el objeto de garantizar los derechos de tercero, se declara que vendido un buque, corresponderá el pago de los salarios de la tripulación, salvo pacto en contrario, al comprador ó vendedor que haya de percibir los fletes con arreglo á derecho; se exige la citación del consignatario ó del asegurador ó de sus representantes en las diligencias que se practiquen á consecuencia de la arribada de un buque que se inutilizare para navegar; y se fija un procedimiento breve y sencillo para justificar los gastos que hiciere el capitán para aparejar, reparar ó avituallar el buque durante el viaje.

Consecuente el proyecto con la idea de reducir los términos ó plazos concedidos para el ejercicio de las acciones que nacen de operaciones mercantiles, limita á tres meses el término de seis, señalado á los acreedores que tengan créditos contra un buque que se hubiese enajenado voluntariamente durante el viaje, para que puedan entablar y hacer efectivos sus derechos.

Por último, y prescindiendo de otras reformas realizadas en esta materia, conviene consignar que el proyecto reintegra á los tribunales españoles en la plenitud de su jurisdicción para embargar las naves extranjeras surtas en puertos españoles, en el mero hecho de omitir la disposición del Código vigente, que la limitaba; con lo cual el proyecto ha seguido el ejemplo de los demás Estados, que tampoco establecen esa limitación en sus Códigos y leyes mercantiles.

ABREVIATURAS.

B. Código de comercio de Belga.
E. Código de comercio de Egípto.
F. Código de comercio de Francia.
G. Código de ley mercantil general de Alemania (Germany).
H. Código de comercio de Holanda.
I. (M. M. C.) Código mercantil de marina de Italia.
I. Código de comercio de Italia.
P. Código de comercio de Portugal.
R. Código de comercio de Rúsia.
Sc. Código de ley comercial de Escandinavia (En sustancia es la ley de Dinamarca, Suécia y Noruega).
Arn. Arnould on Marine Insurance.
Lowndes. Law of General Average (4th ed.).
M. & P. Maude & Pollock, Merchant Shipping (2d ed.).
M. S. A. Merchant Shipping Act (1894).
Macl. Maclachlan on Merchant Shipping (2d).
News. Digest of the Law of Shipping and Marine Insurance.
J. D. I. P. Journal du Droit International Privé.
R. I. D. M. Revue Internationale du Droit Maritime.

Cuando aparezca un número después de alguna letra inicial ó abreviatura, queda entendido que dicho número se refiere al número del artículo del código ó de la obra respectiva.[a]

TEXTO.

ART. 573. Los buques mercantes[b] constituirán una propiedad que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho. La adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto á tercero si no se inscribe en el Registro Mercantil.

---

[a] Véase el título "Derecho Marítimo," nota (a) que precede, p. 91.

[b] Es generalmente admitido que en sus leyes marítimas y sobre presas, los países Sud-Americanos han copiado extensamente de la ley francesa (c) que establece que "aunque un buque mercante no representa al gobierno nacional, ni es barco público, sin embargo, lleva consigo cierto carácter nacional que no pierde al permanecer en aguas extranjeras." Snow's Manual on International Law, p. 26. Véase la sentencia de U. S. *v.* Trumbull (48 Federal Reporter, 99; el caso del buque "Itata" ante la comisión de reclamaciones entre Chile y los Estados Unidos de 1900).

"In some countries the constitution of Prize Courts is entirely judicial, as is the case in England and in the United States. In other countries the character of Prize Courts is administrative, as in France, Italy, and Spain, and still in some countries their constitution is a mixed one." "Contraband of War and Prize Courts," par Mr. Thorvald Boye, International Law Association Reports, 22d. session, 1905. Voir—"Kongelig kundgjørelse angaaende visse forskrifter om Norges neutralitet under krig mellem fremmede magter," 30 april 1904.

(c) Véanse el título "Derecho marítimo," y la nota (a) que precede, p. 89 et seq.

También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado.

Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad.

El capitán no podrá adquirir por prescripción el buque que mande.[a]

Se considerará buque de carga aquél en que el número de pasajeros sea menor que el de tripulantes. (R. O., 26 junio, 1890.) En lo que se refiere al modo de hacer constar la adquisición de un buque, debe tenerse en cuenta, además de lo preceptuado en este artículo, lo prescrito en los 6 á 11 del R. D. de 7 de noviembre de 1876, según el cual corresponde á los notarios públicos otorgar todas las escrituras referentes á embarcaciones en todos los puntos donde resulten vacantes las escribanías de marina que quedaron suprimidas por este decreto.—Véanse los arts. 22 y 578 de este Código.

B. 1, 2; F. 190, 195, 430; G. 439, 440; H. 309; I. 481, 483, 917, 918; Sc. 2, 5. Deseo hacer constar aquí mi reconocimiento al Honorable F. W. Raikes por estas concordancias.

Art. 574. Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir en lo relativo á su construcción y aparejos los sistemas que más convengan á sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de administración pública dispongan sobre navegación, aduana, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos.

Se abonarán, según los Aranceles de Aduanas vigentes desde 1º enero 1900, á los constructores de buques nacionales, las siguientes primas para las embarcaciones que construyan:

Cuarenta pesetas por cada tonelada de arqueo (2.83 metros cúbicos) de las que en totalidad midan las embarcaciones de madera.

Setenta y cinco pesetas por igual tonelada de las que en totalidad midan las embarcaciones de casco de hierro ó de acero, y las de construcción mixta.

Y cincuenta y cinco pesetas por la misma tonelada de las que en totalidad midan las embarcaciones de casco de hierro ó de acero, y las de construcción mixta para navegar á la vela.

El abono se verificará previo el cumplimiento de las formalidades establecidas ó que en lo sucesivo se establecieren.

Se devolverán á los constructores ó reparadores de buques y máquinas marinas los derechos de arancel que hayan satisfecho por los materiales de todas clases importados del extranjero para la construcción, carena y reparación de buques de hierro ó madera de cualquiera cabida, por los efectos elaborados necesarios para su armamento, y por los materiales para la construcción ó reparación de las máquinas y calderas de vapor marinas, cualquiera que sea el sistema y fuerza de estos aparatos.

Para la devolución de los derechos, se apreciará el peso ó volumen de los materiales ó efectos, según estén expresados en el arancel, por el peso ó volumen que arroje la obra hecha ó rematada, de modo que la parte de derechos correspondientes á las mermas y desechos que resulten de la construcción ó de la transformación de aquéllos al aplicarse á las obras indicadas, quede á beneficio de la Hacienda.

Para la devolución se cumplirán las reglas establecidas en las Ordenanzas de Aduanas.

I. M. M. C., tít. II, caps. I y II.

[a] Véanse los arts. 45 á 56 del reglamento del Registro Mercantil de 21 de diciembre de 1885.

ART. 575. Los partícipes en la propiedad de un buque gozarán del derecho de tanteo y retracto en las ventas hechas á extraños; pero sólo podrán utilizarlo dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el registro, y consignando el precio en el acto.

Véase el art. 592. G. 470; H. 324; I. 495; Sc. 5.

ART. 576. Se entenderán siempre comprendidos en la venta del buque el aparejo, respetos, pertrechos y máquina si fuere de vapor, pertenecientes á él, que se hallen á la sazón en el dominio del vendedor.

No se considerarán comprendidos en la venta las armas, las municiones de guerra, los víveres ni el combustible.

El vendedor tendrá la obligación de entregar al comprador la certificación de la hoja de inscripción del buque en el registro hasta la fecha de la venta.

G. 443; H. 309; I. 480; Sc. 268,271.

ART. 577. Si la enajenación del buque se verificase estando en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengare en él desde que recibió el último cargamento, y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen su dotación, correspondiente al mismo viaje.

Si la venta se realizase después de haber llegado el buque al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen su dotación, salvo en uno y otro caso el pacto en contrario.

G. 441; H. 325; I. 489.

ART. 578. Si, hallándose el buque en viaje ó en puerto extranjero, su dueño ó dueños lo enajenaren voluntariamente, bien á españoles ó extranjeros con domicilio en capital ó puerto de otra nación, la escritura de venta se otorgará ante el cónsul de España del puerto en que rinda el viaje, y dicha escritura no surtirá efecto respecto de tercero si no se inscribe en el registro del consulado. El cónsul transmitirá inmediatamente copia auténtica de la escritura de compra y venta de la nave al registro mercantil del puerto en que se hallare inscrita y matriculada.

En todos los casos, la enajenación del buque debe hacerse constar, con la expresión de si el vendedor recibe en todo ó en parte su precio ó si en parte ó en todo conserva algún crédito sobre el mismo buque. Para el caso de que la venta se haga á súbdito español, se consignará el hecho en la patente de navegación.

Cuando, hallándose el buque en viaje, se inutilizare para navegar, acudirá el capitán al juez ó tribunal competente del puerto de arribada, si éste fuere español; y si fuere extranjero, al cónsul de España si lo hubiere, al juez ó tribunal ó á la autoridad local, donde aquél

no èxista; y el cónsul ó el juez ó tribunal, ó, en su defecto, la autoridad local, mandarán proceder al reconocimiento del buque.

Si residieren en aquel punto el consignatario ó el asegurador, ó tuvieren allí representantes, deberán ser citados para que intervengan en las diligencias por cuenta de quien corresponda.[a]

ART. 579. Comprobado el daño del buque y la imposibilidad de su rehabilitación para continuar el viaje, se decretará la venta en pública subasta, con sujeción á las reglas siguientes:

1ª. Se tasarán, previo inventario, el casco del buque, su aparejo, máquinas, pertrechos y demás objetos, facilitándose el conocimiento de estas diligencias á los que deseen interesarse en la subasta.

2ª. El auto ó decreto que ordene la subasta se fijará en los sitios de costumbre, insertándose su anuncio en los diarios del puerto donde se verifique el acto, si los hubiese, y en los demás que determine el tribunal.

El plazo que se señale para la subasta no podrá ser menor de veinte días.

3ª. Estos anuncios se repetirán de diez en diez días, y se hará constar su publicación en el expediente.

4ª. Se verificará la subasta el día señalado, con las formalidades prescritas en el derecho común para las ventas judiciales.

5ª. Si la venta se verificase estando la nave en el extranjero, se observarán las prescripciones especiales que rijan para estos casos.[b]

G. 444, 473; H. 311, 376; I. 513; P. 513; Sc. 50, 271.

---

[a] El apartado tercero de este artículo concuerda con la segunda parte del art. 593 del código antiguo, y sobre la materia á que se refiere ha establecido el tribunal supremo, en sentencia de 28 de junio de 1870: Que no debe efectuarse ni consentirse la venta que de la nave solicite el capitán, á no estar inutilizada para la navegación, ni en menos de las tres cuartas partes del valor en que hubiere sido justipreciada.

Lo prescrito en el párrafo tercero de este artículo está conforme y se completa con la regla 6 del art. 2161 de la ley de enjuiciamiento civil (2122 de la de Cuba y Puerto Rico), que dice así:

"Para acreditar la necesidad de vender una nave que en viaje se haya inutilizado para la navegación, y no pueda ser rehabilitada para continuarlo, su capitán ó maestre solicitará del juez que sea reconocida por peritos. Al escrito en que lo pida acompañará el acta de visita ó fondeo de la nave, á que se refiere el art. 648 del Código, núm. 4 del 612 del vigente, y el diario de navegación, para que el actuario extienda en los autos testimonio de él.

El nombramiento de los peritos se hará en la forma determinada en el art. 2148, y si de la declaración pericial resultaren acreditados ambos extremos, el juez decretará la venta con las formalidades establecidas en el art. 608 de dicho Código (579 del vigente). La cantidad que produzca la subasta, deducidos los gastos de toda clase, se depositará como en el caso previsto en la regla anterior."

Véase además el art. 49 del Reglamento del Registro mercantil; H. 310; E. 3,52.

[b] En lo que se refiere al procedimiento, véanse las reglas 6 y 7 del art. 2161 de la ley de enjuiciamiento civil de la Península (2122 de la reformada para Cuba y Puerto Rico). En el artículo reformado para Filipinas se empleaban las palabras: "En dos de los diarios de más circulación y Gaceta de Manila" en vez de en los diarios del puerto.

ART. 580. En toda venta judicial de un buque para pago de acreedores, tendrán prelación por el orden en que se enumeran:

1°. Los créditos á favor de la hacienda pública que se justifiquen mediante certificación oficial de autoridad competente.

2°. Las costas judiciales del procedimiento, según tasación aprobada por el juez ó tribunal.

3°. Los derechos de pilotaje, tonelaje y los de mar ú otros de puertos, justificados con certificaciones bastantes de los jefes encargados de la recaudación.

4°. Los salarios de los depositarios y guardas del buque y cualquier otro gasto aplicado á su conservación desde la entrada en el puerto hasta la venta, que resulten satisfechos ó adeudados en virtud de cuenta justificada y aprobada por el juez ó tribunal.

5°. El alquiler del almacén donde se hubieren custodiado el aparejo y pertrechos del buque, según contrato.

6°. Los sueldos debidos al capitán y tripulación en su último viaje, los cuales se comprobarán mediante liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón del buque, aprobada por el jefe del ramo de marina mercante, donde lo hubiere, y en su defecto, por el cónsul ó juez ó tribunal.

7°. El reembolso de los efectos del cargamento que hubiere vendido el capitán para reparar el buque, siempre que la venta conste ordenada por auto judicial celebrado con las formalidades exigidas en tales casos, y anotada en la certificación de inscripción del buque.

8°. La parte del precio que no hubiere sido satisfecha al último vendedor, los créditos pendientes del pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiere navegado, y los provenientes de reparar y equipar el buque y de proveerle de víveres y combustible en el último viaje.

Para gozar de esta preferencia los créditos contenidos en el presente número deberán constar por contrato inscrito en el registro mercantil, ó si fuere de los contraídos para el buque estando de viaje y no habiendo regresado al puerto de su matrícula, estarlo con la autorización requerida para tales casos, y anotados en la certificación de inscripción del mismo buque.

9°. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque antes de su salida, justificadas con los contratos otorgados según derecho y anotadas en el registro mercantil; las que hubiere tomado durante el viaje con la autorización expresada en el número anterior, llenando iguales requisitos, y la prima del seguro acreditada con la póliza del contrato ó certificación sacada de los libros del corredor.

10. La indemnización debida á los cargadores por el valor de los géneros embarcados que no se hubieren entregado á los consigna-

tarios, ó por averías sufridas de que sea responsable el buque, siempre que una y otras consten en sentencia judicial ó arbitral.[a]

B. 4, 5; E. 5; F. 191, 192; G. 757, 772; H. 313, 315, 317; I. 666, 674, 677; P. 578; Sc. 268.

Art. 581. Si el producto de la venta no alcanzare á pagar á todos los acreedores comprendidos en un mismo número ó grado, el remanente se repartirá entre ellos á prorrata.[b]

B. lib. II. 4; E. 5; F. 191; G. 773; H. 314; I. 668, 669; P. 576; Sc. 269.

Art. 582. Otorgada é inscrita en el registro mercantil la escritura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extinguidas todas las demás responsabilidades del buque en favor de los acreedores.

Pero si la venta fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje los acreedores conservarán sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el registro, ó del regreso.

B. 6; E. 7, 9; F. 193, 196; G. 767, 718; H. 316; I. 678; P. 579; Sc. 273.

Art. 583. Si encontrándose en viaje necesitare el capitán contraer alguna ó algunas de las obligaciones expresadas en los números 8° y 9° del art. 580, acudirá al juez ó tribunal civil, si fuese en territorio español, y si no, al cónsul de España, caso de haberlo, y en su defecto, al juez ó tribunal ó autoridad local correspondiente, presentando la certificación de la hoja de inscripción de que trata el art. 612, y los documentos que acrediten la obligación contraída.

El juez ó tribunal, el cónsul ó la autoridad local en su caso, en vista del resultado del expediente instruído, harán en la certificación la anotación provisional de su resultado, para que se formalice en el registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula, ó para ser admitida como legal y preferente obligación en el caso de venta antes de su regreso, por haberse vendido el buque á causa de la declaración de incapacidad para navegar.

La omisión de esta formalidad impondrá al capitán la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa.[c]

B. 24; E. 49; F. 234, 236; G. 686; H. 372; I. 509, 391; Sc. 49, 57, 176.

---

[a] Véanse los arts. 52 y siguientes del Reglamento del Registro mercantil, y art. 31 de la Ley de Hipoteca Naval.

En caso de conflicto entre las leyes marítimas de distintos países respecto de los créditos privilegiados, de la hipoteca ó de la prenda, ha resuelto el Congreso mercantil internacional de Amberes, que no debe seguirse la ley del lugar en que se haya celebrado el contrato, ni la del punto en que se haya de resolver la cuestión, sino la ley del pabellón.

[b] Respecto de la inscripción, véanse los arts. 54 y siguientes del Reglamento orgánico del Registro mercantil.

[c] Las disposiciones de este artículo son de mero procedimiento, completando así los preceptos á que se refiere.

Véanse los arts. 50 á 56 del Reglamento del Registro mercantil y los arts. 610 y 611 de este Código.

El último apartado del artículo que está anotado es una especie de sanción penal contra la malicia ó negligencia del capitán.

ART. 584. Los buques afectos á la responsabilidad de los créditos expresados en el art. 580, podrán ser embargardos y vendidos judicialmente, en la forma prevenida en el art. 579, en el puerto en que se encuentren, á instancia de cualquiera de los acreedores; pero si estuvieren cargados y despachados para hacerse á la mar, no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para aprestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje, y aun entonces cesará el embargo si cualquier interesado en la expedición diese finanza de que regresará el buque dentro del plazo fijado en la patente, obligándose, en caso contrario, aunque fuere fortuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima.

Por deudas de otra clase cualquiera, no comprendidas en el citado art. 580, sólo podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula.

E. 10, 29; F. 197, 215; G. 446; H. 311; I. 672, 879, 881; Sc. 267, 271.

ART. 585. Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación ó restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles.[a]

B. 1; E. 4; F. 190; H. 309; I. 480.

ARGENTINA.

LIBRO TERCERO.—DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE RESULTAN DE LA NAVEGACIÓN.

TÍTULO PRIMERO.—*De los buques.*

ART. 856. La palabra buque comprende, además del casco y quilla, los aparejos y demás accesorios para que pueda navegar.

Con el nombre de aparejos se designan las lanchas, botes y canoas correspondientes al buque, las armas, municiones y provisiones, los mástiles, vergas, jarcias, velámen, anclas y anclotes, el cordaje, los útiles y todos los demás objetos finos ó sueltos, que son necesarios para su servicio, maniobra y navegación, aunque se hallen separados temporalmente.

ART. 857. Los buques se reputan muebles para todos los efectos jurídicos, no encontrándose en este Código modificación ó restricción expresa.

ART. 858. Terminada que sea la construcción ó reconstrucción de un buque, el propietario de él no podrá hacerlo navegar, mientras no sea visitado, reconocido y declarado en buen estado para la navegación por peritos que nombrará la autoridad competente.

---

[a] Véase el art. 1º de la Ley sobre Hipoteca naval.

ART. 859. Los buques se adquieren por los mismos modos establecidos para la adquisición de las cosas que están en el comercio.

Sin embargo, la propiedad de un buque ó embarcación que tenga más de seis toneladas, sólo puede transmitirse en todo ó en parte, por documento escrito que se transcribirá en un registro especialmente destinado á ese efecto.

ART. 860. La propiedad de las embarcaciones se transmite según las leyes y los usos del lugar del contrato.

Pero si un buque perteneciente á la matrícula nacional, fuere enajenado en el extranjero, la enajenación no valdrá, ni surtirá efecto respecto de terceros, si no mediare escritura otorgada ante el Cónsul argentino respectivo y estuviese ella transcrita en el Registro del Consulado. El Cónsul debe remitir en estos casos, testimonios autorizados del acto de la enajenación á la oficina marítima en que se hallare inscripto el buque.

ART. 861. En la venta de un buque, se entiende siempre comprendidos, aunque no se exprese, todos los aparejos pertenecientes á él, que existan á bordo, á menos que hubiere pacto expreso en contrario.[a]

ART. 862. Si se enajenase un buque que se hallase á la sazón en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengue en el mismo viaje desde que recibió su último cargamento.

Pero si al tiempo de hacerse la enajenación hubiere llegado el buque al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor; sin perjuicio de que, tanto en uno como en otro caso, puedan los interesados hacer sobre la materia las convenciones que tengan á bien.[b]

ART. 863. La propiedad de los buques, en caso de venta voluntaria, ya sea verificada dentro del Estado ó en país extranjero, sólo se transmite al comprador con todas sus cargas, y salvo los derechos y privilegios especificados en el título correspondiente.

ART. 864. Las ventas judiciales de los buques se harán con las mismas formalidades que las de los bienes inmuebles.

En las ventas judiciales se extingue toda responsabilidad del buque en favor de los acreedores, sean cuales fueren sus privilegios, desde el día del remate.

El privilegio respecto del precio se ejercitará en el orden establecido en el Título "De los privilegios marítimos."

ART. 865. El vendedor de un buque está obligado á dar al comprador una nota firmada de todos los créditos privilegiados á que pueda estar sujeto el buque, la cual deberá insertarse en la escritura de venta.

La falta de declaración de algún crédito privilegiado induce presunción de mala fe de parte del vendedor.

ART. 866. El dominio del buque adquirido por contrato no podrá ser justificado contra tercero, sino con la escritura pública que deberá otorgarse en el registro especial de que habla el art. 859.

---

[a] Véase el art. 576 del Código Español.

[b] Art. 862 es parecido al art. 577 del Código Español.

La misma disposición se aplica al dominio de un buque que una persona construye ó hace construir por su cuenta.

Adquirida por sucesión testamentaria, sucesión intestada ó apresamiento, la propiedad no podrá ser probada, según el caso, sino con testimonio fehaciente del testamento, actas de adjudicación ó sentencia del tribunal competente.

Las disposiciones de los dos primeros párrafos del presente artículo no son aplicables á los buques que midan menos de seis toneladas.

ART. 867. Para adquirir el buque por prescripción, se requiere la posesión de cinco años con justo título y buena fe.

Faltando título traslativo de dominio, sólo podrá adquirirse la propiedad del buque por la prescripción de veinte años.

El capitán no puede adquirir por prescripción la propiedad del buque que gobierna á nombre de otro.

ART. 868. Los buques afectos á la responsabilidad de créditos prviilegiados podrán ser embargados y vendidos judicialmente, en el puerto en que se encuentren, á instancia de cualquiera de los acreedores.[a]

En ausencia del dueño del buque ó del armador, intervendrá en el juicio el capitán.

ART. 869. Ningún buque puede ser detenido ni embargado, á no ser en el puerto de su matrícula, por crédito que no fuera privilegiado.

Aún en el puerto de su matrícula, sólo puede ser detenido ó embargado, en los casos en que los deudores tienen por las leyes generales la obligación de arraigar, y después de haberse intentado las acciones competentes.

ART. 870. Ningún buque cargado y pronto para hacer viaje podrá ser embargado, ni detenido por deudas de su dueño ó armador, sea cual fuere su naturaleza y privilegio, á no ser que se hubiesen contraído para aprestar y aprovisionar el buque para aquel viaje, y no el anterior ó anteriores.

Aún en tal caso, cesarán los efectos del embargo, si cualquier interesado en la expedición, diese fianza bastante de que el buque regresará al puerto, concluído que sea el viaje, ó que si no lo verificase por cualquier accidente, aunque fuese fortuito ó de fuerza mayor, pagará la deuda demandada, en cuanto sea legítima.

ART. 871. Los buques extranjeros surtos en los puertos de la república no pueden ser detenidos ni embargados, aunque se hallen sin carga, por deudas que no hayan sido contraídas en territorio de la República y en utilidad de los mismos buques, ó de su carga, ó á pagar en la República.[b]

ART. 872. Por las deudas particulares de un copartícipe en el buque no puede ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que tenga el deudor,

[a] Art. 868 es parecido á párrafo (parte primera) 1º art. 584 del Código Español.

[b] Véase el art. 584 del Código Español.

sin causar estorbo á la navegación, siempre que los demás copartícipes den fianza bastante, por la parte que pueda corresponder al copartícipe, acabada la expedición.

ART. 873. Siempre que se haga embargo de un buque, se inventariarán detalladamente todos sus aparejos y pertrechos, caso que pertenezcan al propietario del buque.

ART. 874. Los capitanes, maestros ó patrones no están autorizados por razón de su oficio para enajenar los buques de su mando.

Pero si el buque que estuviese en viaje llegare al estado de innavegabilidad, podrán solicitar su venta ante el juez de comercio del puerto de su primer escala ó arribada, ofreciendo justificación del daño que hubiere sufrido, y de que no puede ser rehabilitado para continuar viaje.

Comprobados estos extremos, el juez de comercio autorizará la venta judicial, y ésta se hará encontrándose el buque en alguno de los puertos de la República, en la forma prescrita para las ventas judiciales.

BOLIVIA.

Bolivia no tiene un código marítimo.

BRASIL.

PARTE SEGUNDA.—DEL COMERCIO MARÍTIMO.

TÍTULO PRIMERO.—*De los buques.*

ART. 457. Únicamente podrán gozar de las prerrogativas y beneficios concedidos á los buques brasileños los que verdaderamente pertenecieran á súbditos del país, sin que en ellos posea participación ni interés ningún extranjero.[a]

Probándose que algún buque inscrito en el Registro con la nacionalidad brasileña pertenece total ó parcialmente á un extranjero[b] ó tiene en él participación de cualquiera clase, se aprehenderá como perdido, destinándose la mitad de su producto al denunciante, si lo hubiere, y la otra mitad á la caja del tribunal de comercio respectivo.

Los súbditos brasileños domiciliados en país extranjero no podrán poseer buques brasileños, salvo si fuere copartícipe en ellos alguna casa de comercio brasileña establecida en el país.

[a] Véase el art. 484 y Reg. da carta Maritima do Brazil: Dec. n. 1347 de 1893.

[b] Por decisión de 14 de diciembre de 1886 se ha resuelto que todos los extranjeros domiciliados en el territorio brasileño, individual ó colectivamente, podrán ser propietarios de buques ó embarcaciones destinadas á la navegación ó al comercio fluvial, si bien éstas habrán de ondear en todo caso el pabellón nacional.

Art. 458. Si un buque brasileño pasare por cualquier modo á ser propiedad de un extranjero total ó parcialmente, no podrá navegar con el carácter de propiedad brasileña en cuanto no fuere enajenada á un súbdito del país.

Art. 459. Será libre la construcción de buques en la forma y modo más conveniente; pero ninguno podrá aparejarse sin previo reconocimiento efectuado por visita practicada de conformidad á los reglamentos del Gobierno, de la que resulten patentizadas sus condiciones de navegabilidad.

El acta original de la visita se depositará en la secretaría del tribunal de comercio competente; sin haberse cumplido este requisito no podrá solicitarse la inscripción en el Registro.

Art. 460. Los buques brasileños destinados á la navegación, exceptuándose únicamente los que se emplearen en las pesquerías de las costas, deberán registrarse en la secretaría del tribunal de comercio del domicilio de su propietario ostensivo ó armador, sin cuyo requisito no será admitido al despacho.[a]

Art. 461. La inscripción deberá enunciar:

I. El lugar en que se hubiere construído el buque, el nombre del constructor y la calidad de las maderas principales;

II. Las dimensiones del buque expresadas en palmos y pulgadas y su capacidad en toneladas, comprobadas por certificación del arqueo, expresándose la fecha de éste;

III. Su armamento y número de cubiertas de que consta;

IV. La fecha de su botadura;

V. El nombre y apellidos de cada uno de los copropietarios, si los hubiere;

VI. Mención del quiñón de cada uno de los copropietarios, en su caso, época de su respectiva adquisición, con referencia á la naturaleza y fecha del título que necesariamente deberá acompañarse á la solicitud.

El nombre del buque inscrito en el Registro y el de su propietario ostensivo ó armador se publicarán en los periódicos de la localidad.

Art. 462. Si el buque fuere de construcción extranjera, además de las indicaciones requeridas en el artículo precedente, deberá hacerse constar, al efectuar la inscripción, la nación de que se trate ó pabellón á que anteriormente estuviere sujeto, el nombre que tuviere caso de haberlo cambiado por otro, y el título en virtud del cual haya pasado á ser buque brasileño, pudiendo omitirse cuando no constare el nombre del constructor.[b]

---

[a] Véanse los arts. 459, 466, párrafo 2º, y 567, párrafo 1º.

[b] Si el buque hubiere sido construído en país extranjero, la inscripción se hará en vista de lo que resulte del pasaporte extraordinario de que trata el art. 147 del Reglamento consular, núm. 4968 de 1872, y que deberá contener las indicaciones exigidas en el art. 462 del Código de Comercio.—Decreto núm. 5585 de 1874, art. 1º, párrafo 1º.

Art. 463. El propietario armador deberá prestar juramento, por sí ó por medio de procurador, ante el presidente del tribunal de comercio competente, de que su declaración es verídica y de que los demás copartícipes, caso de que existieren, son súbditos brasileños; obligándose *apud acta* á no hacer uso alguno ilegal de la inscripción, y á entregarla dentro del término de un año en el mismo tribunal en el supuesto de que se enajenare el buque de que se trate, ó sobreviniere pérdida total del mismo ó de las condiciones necesarias para la navegación, pena de incurrir en la multa que el mismo tribunal determine.

En las localidades en que no existiere tribunal de comercio, todas las indicadas diligencias deberán practicarse ante el juez de derecho de comercio, quien enviará al tribunal competente los datos y documentos necesarios.

Art. 464. Siempre que cualquier buque cambiare de propietario ó de nombre se procederá á hacer en la inscripción correspondiente las modificaciones oportunas.

Art. 465. Siempre que el buque cambiare de capitán, deberá anotarse esta circunstancia en el Registro mercantil por la autoridad que tuviere á su cargo la matrícula de buques en el puerto en que el cambio se efectuare.

Art. 466. Los buques brasileños que se hallaren en viaje estarán obligados á llevar á bordo:

I. Su registro;[a]

II. El pasaporte del buque;

III. El rol de la tripulación ó matrícula;

IV. La guía ó manifestación de la oficina de aduanas del puerto del Brasil de donde hubiere salido, expedida de conformidad á lo dispuesto en las leyes, reglamentos é instrucciones fiscales;

V. La póliza de fletamento, en los casos en que procediere, y los conocimientos del cargamento existente á bordo, si existiere alguno;

VI. Los recibos y justificantes de los gastos efectuados en los puertos de donde saliere, incluso los de pilotaje, anclaje y demás derechos é impuestos que gravaren la navegación;

VII. Un ejemplar del presente Código de Comercio.

Art. 467. La matrícula deberá efectuarse en el puerto de armamento del buque de que se trate y contener:

I. El nombre del buque, el capitán, de los oficiales y de la gente de la tripulación, con expresión de su edad, estado, naturaleza y domicilio y del cargo ó empleo que á cada uno se le asigne;

II. El puerto de salida y el de destino, así como el viaje de retorno, si estuviere acordado;

III. Los salarios y soldadas ajustadas, especificando si lo han sido

[a] Véase el art. 460.

por viaje, por meses, por cantidad cierta y alzada ó á flete, quiñón ó participación en las ganancias que el viaje proporcione;

IV. Las sumas adelantadas que se hubieren pagado ó prometido pagar por cuenta de los salarios;

V. La firma del capitán y de todos los oficiales del buque que supieren escribir.[a]

Art. 468. Las enajenaciones é hipotecas de buques brasileños destinados á la navegación de altura solamente podrán estipularse por medio de escritura pública, en la que se insertará literalmente el tenor de su inscripción en el Registro mercantil, bajo pena de nulidad.[b]

Los aprestos, aparejos y demás pertenencias existentes á bordo de cualquier buque al tiempo de su venta, deberán entenderse comprendidos en ésta, aunque no se hiciere mención expresa de ellos, salvo si mediare pacto en contrario.

Art. 469. Cuando se enajenare algún buque, estando éste en viaje, pertenecerán al comprador los fletes que vencieren en este viaje; pero si en la fecha del contrato el buque hubiere llegado al puerto de destino, corresponderán al vendedor, salvo pacto expreso en contrario.[c]

---

[a] Véanse los arts. 511 y 512.

[b] Véanse los arts. 472 y 474.

[c] Los cónsules ejercerán la debida inspección y vigilancia sobre la venta de cualquier buque brasileño que haya de efectuarse en los puertos de sus respectivos distritos; en este caso deberán exigir al capitán poder especial bastante ú otro documento legítimo que le autorice para celebrar válidamente la venta, y hallando dicho documento en forma, autorizarán la celebración del contrato siempre que estuvieren convencidos de que el precio que medie es su justo valor. Decreto núm. 4968 de 1872, art. 140.

Sin poder especial y bastante del propietario ó copropietarios, no deberán autorizar los cónsules la venta de buque alguno, salvo en el caso de innavegabilidad; ésta solamente se tendrá por justificada debidamente cuando se probare la concurrencia de cualquiera de las siguientes circunstancias:

1ª. Haber ocurrido naufragio;

2ª. Necesitar el buque reparaciones cuyo importe exceda de las tres cuartas partes de su valor;

3ª. Carecer el capitán ó patrón de fondos, y de crédito suficiente para satisfacer el importe de las reparaciones que el buque necesite, y que no se encuentren comprendidas el número anterior. Decreto citado, art. 141.

Cuando el comprador no fuere ciudadano brasileño, los cónsules estarán obligados á recoger todos los documentos que prueben la nacionalidad del buque; esta misma práctica deberá observarse con respecto á los buques que carecieren de condiciones de navegabilidad y abandonados. Los documentos indicados se remitirán al Ministerio de Marina en la primera oportunidad que se presente. Decreto citado, art. 142.

Si la venta del buque se celebrare en lugar donde no exista agente consular, los cónsules, al tener noticia de ella, deberán dirigirse á las autoridades locales solicitando que signifiquen, en todo el territorio sujeto á su jurisdicción, á los notarios públicos, corredores y demás personas que puedan intervenir en la venta de que se trate, el que únicamente procedan á autorizarla una vez que el capitán haya justificado cumplidamente su derecho para verificarla y que en el caso de no ser el comprador ciudadano brasileño, procedan á recoger los documentos que prueben la nacionalidad del buque. Decreto citado, art. 143.

ART. 470. En el caso de venta voluntaria, la propiedad del buque pasará al comprador con todos sus gravámenes, salvo los derechos de los acreedores privilegiados que tuvieren hipoteca tácita sobre el buque.

Estos gravámenes son: [a]

I. Los salarios debidos por servicios prestados al buque, incluso los de salvamento y pilotaje; [b]

II. Los derechos de puertos é impuestos de navegación;

III. Los vencimientos de los depósitos y gastos necesarios ocasionados por la guarda del buque, incluso el alquiler de los almacenes de depósito, de los aprestos y aparejos del mismo buque;

IV. Todos los gastos de custodia del buque y sus pertenencias que se hubieren hecho para su guarda y conservación, con posterioridad al último viaje y durante su estancia en el puerto de venta; [c]

V. Los salarios del capitán, de los oficiales y de la gente de la tripulación vencidos durante el último viaje;

VI. El principal y el premio de las cantidades tomadas por el capitán á riesgo marítimo sobre el casco, aparejos ó fletes [d] durante el último viaje, siempre que el respectivo contrato se hubiere firmado antes de zarpar el buque del puerto en que se contrajeren tales obligaciones;

VII. El principal y el premio de las cantidades tomadas á riesgo marítimo sobre el casco, aparejo ó fletes antes de comenzar el último viaje, en el puerto de carga; [e]

VIII. Las cantidades prestadas al capitán ó las deudas contraídas para la reparación del buque y su custodia durante el último viaje, en unión de los premios del seguro, cuando en virtud de tales préstamos hubiere aquél suscrito los documentos respectivos;

IX. Las faltas en la entrega del cargamento, los premios del seguro sobre el buque ó los fletes, y averías ordinarias, así como todo lo que respectare únicamente al último viaje.

ART. 471. Serán igualmente privilegiados aun cuando hubieren sido contraídos antes del último viaje:

I. Las deudas provenientes del contrato de construcción del buque y los intereses respectivos, por tiempo de tres años, contados desde el día en que hubiere terminado su construcción; [f]

II. Los gastos originados por las reparaciones del buque y de sus aparejos y los intereses respectivos, por tiempo de dos años contados desde la fecha en que hubieren terminado las obras.

ART. 472. Los créditos provenientes de las deudas especificadas en el artículo precedente y en los núms. 4°, 6°, 7°, y 8° del art. 470, solamente se considerarán privilegiados cuando se hubieren inscrito

---

[a] Véanse los arts. 379 y 473 á 476.
[b] Véase el art. 627.
[c] Véase el art. 472.
[d] Véase el art. 651.
[e] Véase el art. 515.
[f] Véanse los arts. 473 á 476 y 479.

en el Registro mercantil, en tiempo hábil [a] y su cuantía anotada en el registro del buque [b].

Cuando dichas obligaciones hubieren sido contraídas fuera del país, únicamente serán admitidas á la prelación correspondiente si estuvieren autorizadas con el "visto" del respectivo Cónsul ó agente consular.[c]

Art. 473. Los acreedores mencionados en los arts. 470 y 471 serán preferidos entre sí según el orden de numeración establecido en los mismos artículos; las deudas agrupadas bajo el mismo número y contraídas en el mismo puerto gozarán entre sí de preferencia por el orden en que se hallaren clasificadas, y entrarán en concurso siendo de idéntica naturaleza; sin embargo, si se contrajeren deudas idénticas por necesidad justificada, en otros puertos ó en el mismo á que regresare el buque, serán preferidas las anteriores á las posteriores.[d]

Art. 474. Á continuación de los créditos mencionados en los arts. 470 y 471, serán también privilegiados el precio de la compra del buque que aún no se hubiere satisfecho y los intereses del mismo, por tiempo de tres años contados desde la fecha del respectivo instrumento del contrato, siempre que tales créditos constaren de documentos escritos, inscritos en el Registro mercantil dentro de plazo hábil y que su importe se halle anotado en el asiento correspondiente al buque.[e]

Art. 475. En el caso de declaración de estado de quiebra ó de insolvencia del armador del buque, todos los créditos que se encontraren en las precisas circunstancias de los arts. 470, 471 y 474 serán preferidos sobre el precio del buque y los demás acreedores de la masa de la quiebra.

Art. 476. El vendedor del buque estará obligado á entregar al comprador una nota firmada por él, de todos los créditos privilegiados que pesen sobre el mismo; [f] dicha nota se incorporará á la escritura de venta y la falta de declaración de algún crédito privilegiado inducirá á la presunción de mala fe por parte del vendedor, contra quien podrá el comprador interponer la acción criminal correspondiente, caso de que fuere obligado al pago de un crédito no declarado.

Art. 477. En las subastas celebradas con intervención de la autoridad judicial, se extinguirá toda la responsabilidad del buque para con todos y cualesquier acreedores desde la fecha del acta de

---

[a] Véase el art. 10, núm. 2º.

[b] Véase el art. 468.

[c] Los Cónsules estarán obligados á legalizar, cuando fueren requeridos para ello en forma, toda clase de transacciones mercantiles destinadas á surtir efecto en juicio.—Decreto núm. 4968 de 1874, art. 96, párrafo 8º.

[d] Qui prior est tempore potior est jure.

[e] Véanse los arts. 468, 475 y 479.

[f] Véanse los arts. 470, 471 y 474.

adjudicación, y quedará subsistiendo solamente sobre el precio en cuanto éste no se entregare.

No obstante, si de la inscripción del buque en el Registro, resultare que éste se encuentra obligado por algún crédito privilegiado, se conservará el precio de la venta en depósito, en cuanto fuere suficiente para solventar el crédito de que se trate; no pudiendo levantarse antes de la expiración del plazo de prescripción de los créditos privilegiados ó de la justificación de que éstos han sido pagados íntegramente, aun cuando el actor fuere acreedor privilegiado, á menos que prestare fianza bastante, so pena de que se declare nulo el levantamiento hecho y compitiendo al acreedor perjudicado el ejercicio de la acción correspondiente para recobrar el pago de lo indebido, y para reclamar la indemnización de daños y perjuicios solidariamente contra el juez y el escribano que hubieren conocido del asunto.

Art. 478. No obstante reputarse á los buques bienes muebles, en las ventas de los mismos que se celebraren con intervención de la autoridad judicial, deberán observarse las reglas prescritas por la legislación vigente con respecto á las de bienes inmuebles, y serán además requisitos indispensables para su validez la fijación de edictos en los lugares públicos acostumbrados, y en especial en las bolsas y casas de contratación, y la publicación de los mismos por tres veces, con intervalo de ocho días, en los periódicos de la localidad, y si no los hubiere, en los de la población más inmediata.

En las indicadas ventas se preferirán las costas judiciales del procedimiento de excusión y de subasta á cualesquier otros créditos privilegiados.

Art. 479. Ínterin durare la responsabilidad del buque por obligaciones privilegiadas, podrá ser embargado y detenido, á requerimiento de los acreedores que presentaren títulos legales,[a] en cualquier puerto del país en que se encontrare, siempre que estuviere sin cargamento ó no hubiere embarcado más de la cuarta parte;[b] el embargo no procederá cuando el buque se hallare con los despachos necesarios para declararla libre, cualquiera que sea el estado del cargamento, salvo si la deuda procediere de suministros hechos en el mismo puerto y para el mismo viaje.

Art. 480. No podrá detenerse ni embargarse ningún buque por causa de deuda privilegiada, salvo en el puerto de su matrícula, y aun en éste únicamente en los casos en que los deudores estén obligados, con arreglo á derecho, á prestar caución de arraigo en juicio, hallándose previamente intentadas las acciones correspondientes.

Art. 481. No podrá detenerse ni embargarse ningún buque después de haber embarcado más de la cuarta parte del cargamento, por deudas particulares del armador, excepto en el caso de que éstas

[a] Véanse los arts. 470, 471 y 474. [b] Véanse el art. 708.

hubieren sido contraídas para el apresto del buque para el mismo viaje y de que el deudor careciese de otros bienes que aseguren el pago de la obligación; pero aun en este supuesto se ordenará el levantamiento del embargo siempre que los copropietarios del buque, si los hubiere, prestaren fianza por valor de los respectivos quiñones, obligándose el capitán á regresar al mismo puerto una vez terminado aquel viaje, y presentando los interesados en la expedición fianza idónea para satisfacción de la deuda en el caso de que el buque no regresare por cualquier incidente, incluso si se tratare de fuerza mayor.

El capitán que dejare de cumplir lo prometido quedará responsable personalmente por el importe de la deuda, excepto en el caso de fuerza mayor, calificándose su falta de baratería.

Art. 482. Los buques extranjeros surtos en puertos del Brasil no podrán ser detenidos ni embargados aun cuando se encontraren sin cargamento por deudas que no hubieren sido contraídas en territorio del país y en utilidad ó beneficio de los mismos buques ó de su cargamento; salvo cuando las deudas contraídas en el extranjero provinieren de letra de cambio ó de préstamos á la gruesa ó á riesgo marítimo, concertadas en los casos mencionados en el art. 651 del presente Código, y que vencieran en cualquier lugar del país.

Art. 483. No podrá detenerse ni embargarse totalmente ningún buque, por deudas particulares de un copropietario, pero sí podrá llevarse adelante la ejecución por el valor del quiñón del deudor, sin perjuicio de la libre navegación del mismo buque siempre que los demás copropietarios prestaren fianza bastante.

CHILE.

Libro tercero.—Del comercio marítimo.

Título I.—*De las naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas.*

§ 1.—De las naves mercantes.

Art. 823. La palabra nave comprende el casco y quilla, los aparejos y accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, y sea de vela, remo ó vapor.

Art. 824. El nombre colectivo aparejos designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velámen, mástiles, vergas y todos los demás objetos fijos ó sueltos que, sin formar parte del cuerpo de la nave, son indispensables para su servicio, maniobras y navegación.

No designa ni comprende el armamento, vituallas, flete devengado y salarios anticipados á la tripulación.

Art. 825. Las naves son muebles.

Sin embargo, ellas responden de las deudas comunes y privilegiadas del propietario y pueden ser perseguidas en poder de terceros por los respectivos acreedores.

Art. 826. La nave conserva su identidad aun cuando los materiales que la forman sean sucesivamente cambiados.

Deshecha y reconstruída la nave, aunque sea con los mismos materiales, será reputada como una embarcación nueva y distinta.

Art. 827. Ninguna nave será considerada como chilena si no estuviere matriculada con arreglo á las disposiciones que contiene la ley de navegación.

Art. 828. Para adquirir la nave por prescripción se requiere, á más de título y buena fe, el trascurso de diez años, contados en la forma que establece el art. 2508 del Código Civil.

Faltando título traslaticio de dominio, sólo podrá adquirirse la propiedad de la nave por la prescripción extraordinaria de treinta años que señala el art. 2511 del Código citado.

El capitán no puede adquirir por prescripción la propiedad de la nave que gobierna á nombre de otro.

Art. 829. Terminada que sea la construcción ó reconstrucción de una nave, el propietario de ella no podrá hacerla navegar miéntras no sea visitada, reconocida y declarada en buen estado para la navegación por peritos que nombrará la autoridad competente.

Art. 830. La propiedad de las naves chilenas vendidas fuera del territorio de la República se trasmite según las leyes ó usos vigentes en el lugar del contrato.

Art. 831. La enajenación de la nave importa la de todos los aparejos y pertrechos que le pertenezcan, á no ser que sean excluídos por convenio de las partes.

Art. 832. Si la nave fuere vendida hallándose en viaje, corresponderán íntegramente al comprador los fletes que devengue en el viaje desde que recibió su último cargamento.

Pero si al tiempo de la venta hubiere llegado la nave á su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

Las partes, sin embargo, podrán estipular en ambos casos lo que más les convenga.[a]

Art. 833. El dominio de la nave adquirida por contrato no podrá ser justificado contra terceros sino con la escritura pública que deberá otorgarse en un registro especialmente destinado á este objeto.

La misma disposición se aplica al dominio de la nave que una persona construye ó hace construír por su cuenta.

Adquirida por sucesión testamentaria, sucesión intestada ó apresamiento, la propiedad no podrá ser probada, según el caso, sino con

[a] Véase el art. 577 del Código Español.

testimonio fehaciente del testamento, actas de adjudicación ó sentencia de tribunal competente.

Las disposiciones del inciso primero no se extienden á las naves que midan menos de diez toneladas.

Art. 834. La enajenación de la nave hecha dentro ó fuera de la República se entiende ejecutada con todas las responsabilidades que la afectan y salvos los privilegios que establece la ley.

El vendedor dará al comprador una nota firmada de todas las deudas privilegiadas que reconozca la nave, y esa nota deberá insertarse en la escritura respectiva.

Habiendo deudas, la falta de la nota ó la omisión de alguna deuda establece una presunción de mala fe contra el vendedor.

Art. 835. Son créditos privilegados sobre la nave ó su precio:

1°. La prima de aviso, gratificación, costos de salvamento y salario de los pilotos lemanes;

2°. Los derechos de puerto;

3°. El salario de los depositarios y guardianes de la nave y los gastos causados en la conservación del casco y aparejos desde su entrada al puerto hasta su venta;

4°. La renta del almacén donde fueren custodiados los aparejos y pertrechos de la nave;

5°. Los sueldos, gratificaciones y desembolsos del capitán y los salarios de los oficiales y marineros que compongan la tripulación en el último viaje, sin perjuicio de su privilegio sobre el flete.

Contratados para un viaje de ida y vuelta, estos dos viajes serán considerados como uno solo para la aplicación de este privilegio.

El capitán y la tripulación no gozarán de este privilegio, si se hubieren ajustado á la parte ó al flete;

6°. Todas las deudas que durante el último viaje hubiere contraído el capitán en beneficio de la nave con el objeto de satisfacer cualquiera necesidad urgente é inevitable, inclusas las causadas por la toma de víveres á los pasajeros y las provenientes de la venta de una parte del cargamento hecha con el indicado objeto;

7°. Las cantidades que se deban al último vendedor de la nave ó á los proveedores de materiales, artesanos y obreros empleados en su construcción, si no hubiere hecho viaje alguno después de la venta ó construcción; y las sumas debidas por trabajos, mano de obra y suministro empleados en la reparación, apresto y aprovisionamiento de la nave para su último viaje, si ya hubiere navegado.

El privilegio de los proveedores, artesanos y obreros de que habla el inciso precedente, se extiende al caso en que la construcción ó reparación, el apresto ó aprovisionamiento se hayan verificado por un ajuste alzado, á no ser que el propietario acredite que dió conocimiento del contrato á los proveedores, artesanos y trabajadores por avisos en los periódicos ó de otra manera legal.

Aun en este caso los proveedores, artesanos y obreros podrán usar de la acción subsidiaria que otorga la regla 5ª del art. 2003 del Código Civil, y reclamar del propietario la cantidad que deba al empresario.

El privilegio otorgado en la segunda parte del inciso primero es extensivo á las cantidades debidas por reparación de los deterioros que sufra la nave de reciente construcción ántes de haber realizado su primer viaje.

8°. Las sumas prestadas á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave con el objeto de repararla, aprestarla y aprovisionarla para su último viaje.

9°. Las primas de los seguros contratados para el último viaje sobre los objetos indicados en el número precedente.

10°. Las indemnizaciones debidas por el valor de las mercaderías cargadas y no entregadas y por las averías sufridas por culpa del capitán, ó de la tripulación, y las que se deban al pasajero en razón de los objetos introducidos á la nave y puestos al cuidado del capitán.

Art. 836. Los privilegios enunciados en el artículo anterior comprenden tanto el capital como los intereses estipulados; y en los préstamos á la gruesa se extienden al provecho marítimo y á los intereses de tierra que corran desde la cesación de los riesgos hasta el efectivo reembolso del capital.

Art. 837. Concursada la nave, los créditos enumerados en el art. 835 serán graduados entre sí según el órden en que aparecen enunciados.

Los créditos designados en un mismo número serán pagados á prorrata, siempre que el precio de la nave fuere insuficiente para cubrirlos íntegramente.

Concurriendo créditos privilegiados de idéntica naturaleza sucesivamente causados en un mismo puerto, serán pagados también á prorrata; pero si en el progreso de la navegación fueren contraídos en distintos puertos, se observará en su graduación el órden inverso de sus fechas.

Si los créditos concurrentes procedieren de préstamos á la gruesa, serán graduados entre sí en la forma que dispone el art. 1204.

Los acreedores comunes serán pagados sueldo á libra.

Art. 838. En caso de quiebra del propietario, los acreedores privilegiados de la nave serán preferidos en la distribución del precio de ella á los demás acreedores de la masa; esta preferencia se extenderá á las cantidades que pagaren los aseguradores.

Art. 839. Para gozar de los privilegios que concede el art. 835 los acreedores no podrán justificar sus créditos sino por los medios expresados á continuación:

1°. La prima de aviso, gratificación y costos de salvamento, con certificación de la autoridad que haya presidido esa operación;

2°. El pilotaje, con certificación del servicio prestado, expedida por el gobernador marítimo ó el empleado que haga sus veces;

3°. Los derechos de puerto, con certificación del hecho que los causa, dada por el gobernador marítimo;

4°. Los salarios y gastos de conservación, con testimonio de las resoluciones del juzgado de comercio que los haya autorizado y aprobado;

5°. La renta del almacén en que se hubieren depositado y custodiado los aparejos y pertrechos de la nave, con testimonio también de la resolución autoritativa del depósito;

6°. Los sueldos y gratificaciones del capitán y los salarios de la tripulación, con la liquidación practicada á vista del rol y libro de cuenta y razón de la nave y aprobada por el gobernador marítimo;

7°. Las deudas contraídas durante el último viaje, con las escrituras que el capitán hubiere otorgado;

La toma de víveres y venta de mercaderías, con los recibos que el capitán hubiere firmado y con testimonio del acuerdo celebrado por los oficiales de la nave;

8°. Los créditos procedentes de la venta ó construcción de la nave, con las escrituras de que trata el art. 833; y los causados por suministros de provisiones ó materiales, con una cuenta firmada por los proveedores, reconocida al pie por el capitán, y visada por el naviero; con tal que un duplicado exacto de ella se haya protocolizado en la secretaría del juzgado de comercio ántes de la salida de la nave;

9°. Los préstamos á la gruesa, con escrituras públicas, oficiales ó privadas y con la toma de razón ejecutada con arreglo á lo dispuesto en el art. 1173;

10. Las primas de los seguros, con las pólizas respectivas;

11. Las indemnizaciones debidas á los fletadores y pasajeros, con la sentencia judicial ó arbitral que las declare.

Art. 840. Fuera de los modos generales de extinción de las obligaciones, los privilegios enumerados en el art. 835 y el derecho que concede á los acreedores en general el art. 825 se estinguen:

1°. Por la venta judicial de la nave, ejecutada en la forma que prescribe el art. 847;

2°. Por la venta extrajudicial de la nave que se halle en el puerto, cuando después de verificada dicha venta fuere despachada la nave á nombre y por cuenta y riesgo del comprador, y navegare por el espacio de sesenta días sin oposición ó protesta de los acreedores.

Se entiende que la nave viaja á nombre del nuevo propietario, siempre que éste hubiere hecho anotar la transferencia en la matrícula y certificado de que trata la ley de navegación.

Art. 841. Pendientes las responsabilidades de la nave, los acreedores privilegiados ó comunes podrán solicitar la rescisión de la venta

privada por la falta de pago del precio ó por haber sido ejecutada la venta en fraude de sus derechos.

Art. 842. Todo acreedor puede solicitar el embargo y remate de la nave, en cualquier puerto de la República que ella se encuentre.

Art. 843. La nave que se hallare despachada no podrá ser embargada, salvo por deudas contraídas con el objeto de aprestarla y aprovisionarla para la realización del viaje.

La nave se considera despachada para los efectos del inciso anterior desde el momento en que el capitán obtiene del gobernador marítimo del decreto "Dése á la vela."

Art. 844. Las naves extranjeras surtas en los puertos de la República no podrán ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en territorio chileno por causa ó en utilidad de las mismas.

Art. 845. Los capitanes, maestros ó patrones no están autorizados por razón de su oficio para enajenar las naves de su mando.

Pero si la nave que estuviere en viaje llegare al estado de innavegabilidad, podrán solicitar su venta ante el juzgado de comercio del puerto de su primera escala ó arribada, ofreciendo justificación del daño que hubiere sufrido y de que no puede ser rehabilitada para continuar el viaje.

Comprobados estos extremos, el juzgado de comercio autorizará la venta judicial, y ésta se hará, encontrándose en alguno de los puertos de la República, en la forma que prescriben el art. 847 y las leyes á que él se refiere.

Art. 846. Cuando la necesidad de vender la nave fuere conocida en un puerto extranjero, la solicitud é información se harán ante el cónsul chileno ó en su defecto ante el juzgado de comercio, y no habiéndolo, ante la justicia ordinaria del lugar.

Art. 847. Las naves no podrán ser judicialmente vendidas sin que previamente se haya anunciado la venta por el término de diez y ocho días por medio de carteles y avisos en los periódicos, si los hubiere en el lugar del juicio.

Los carteles serán fijados en los sitios acostumbrados del lugar de juicio, en el puerto donde se encuentre la nave, si éste fuere distinto de aquél, y en la puerta principal de la gobernación marítima.

La fijación de carteles y publicación de los avisos se harán constar en el expediente respectivo, so pena de nulidad y de daños y perjuicios.

El remate se hará en la forma y con las solemnidades que prescriben las leyes para las ventas judiciales.

COLOMBIA.

CÓDIGO DE COMERCIO.

[Sancionado por el Congreso Nacional en 1870 y modificado por él de 1873 (ley 10 de 11 de marzo). [Edición de 1874.[a]]

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia, en ejecución de la atribución 5ª, art. 17, de la Constitución, decreta:

Título I.—*Preliminar.*

Art. 1°. El comercio marítimo comprende el comercio exterior de cabotaje y costanero de la Unión, cuyo régimen y administración corresponde al Gobierno Federal.

Art. 2°. Las materias no comprendidas en este Código ni en las leyes sobre navegación marítima ó de ríos que bañen más de un Estado de la Unión Colombiana, son de la incumbencia especial de los Estados, aun cuando incidentalmente puedan rozarse con el comercio exterior, ó el costanero ó fluvial entre los Estados de la misma Unión.

Art. 3°. Llámase comercio "de cabotaje" el que se hace entre dos puertos de la Unión habilitados para el comercio exterior, ó en que hay establecidas aduanas; y comercio "costanero" ó de cabotaje menor, el que se hace entre dos puertos no habilitados para el comercio exterior, ó entre uno de éstos y otro de los primeros.

Art. 4°. Todo lo que en este Código se diga de tribunales de comercio debe entenderse dicho igualmente de aquéllos que hagan sus veces donde no los haya especiales.

Siempre que el mismo Código se refiera á la legislación civil común, ó á las leyes civiles ordinarias, debe entenderse que se trata de la legislación ó de las leyes civiles del respectivo Estado en donde deban tener aplicación.

Título II.—*De las naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas.*[b]

Capítulo I.—De las naves mercantes.

Art. 5°. La palabra "nave" comprende el casco y quilla, los aparejos y accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, y sea de vela, remo ó vapor.

Art. 6°. El nombre colectivo "aparejos" designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velámen, mástiles, vergas y todos los demás objetos fijos ó sueltos que, sin formar parte del cuerpo de la nave, son indispensables para su servicio, maniobras y navegación.

---

[a] Véase el Código de Comercio de Panamá, adoptado por la nación en 1887, y los apéndices que preceden á éste.

[b] Veáse el libro III, del Codigo Español.

No designa ni comprende el armamento, vituallas, flete devengado y salarios anticipados á la tripulación.[a]

Art. 7°. Las naves son muebles en lo general.

Sin embargo, ellas responden de las deudas comunes y privilegiadas del propietario; y pueden ser perseguidas en poder de terceros por los acreedores de éste y están sujetas á todas las modificaciones que introduce este Código en los principios que reglan la condición legal de los bienes muebles.

Art. 8°. La nave conserva su identidad, aun cuando las materias que la formen sean sucesivamente cambiadas.

Deshecha y reconstruída la nave, aunque sea con los mismos materiales, será reputada como una embarcación nueva y distinta.

Art. 9°. Ninguna nave será considerada como colombiana si no estuviere matriculada con arreglo á las disposiciones que contiene la ley sobre marina mercante nacional.

Art. 10. El dominio de las naves se adquiere por los mismos modos que las cosas en general, y además por la construcción, el apresamiento regular y el comiso en los casos previstos por las leyes.

Art. 11. Para adquirir la nave por prescripción se requiere, á más de título y buena fe, el transcurso de diez años contados en la forma que establece el derecho común.

Faltando título traslaticio de dominio, sólo podrá adquirirse la propiedad de la nave por la prescripción extraordinaria de treinta años, según las leyes civiles ordinarias.

El capitán no puede adquirir por prescripción la propiedad de la nave que gobierna á nombre de otro.

Art. 12. La adquisición de la nave construída con maderas ajenas queda sometida á las reglas que para estos trae el derecho común.

Art. 13. Si la nave fuere adquirida por construcción, el propietario no podrá hacerla navegar mientras que no sea visitada, reconocida y declarada en buen estado para la navegación, por peritos que nombrará la autoridad competente.

Art. 14. El apresamiento y el comiso son declarados por los tribunales competentes.

Art. 15. La propiedad de las naves colombianas vendidas fuera del territorio de la Unión se transmite según las leyes ó usos vigentes en el lugar del contrato.

Art. 16. La enajenación de la nave importa la de todos los aparejos y pertrechos que la pertenezcan, á no ser que sean excluídos por convenio de las partes.

Art. 17. Vendida la nave á la sazón de hallarse en viaje, corresponderán íntegramente al comprador los fletes que devengue en ese viaje desde que recibió su último cargamento.

---

[a] Véase el art. 576 del Código Español.

Pero si al tiempo de la venta hubiere llegado la nave á su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

Las partes, sin embargo, podrán estipular en ámbos casos lo que más les convenga.

Art. 18. El dominio de la nave adquirida por construcción ó contrata no podrá ser justificado contra terceros, sino con la escritura pública que deberá otorgarse en un registro especialmente destinado á este objeto.

Adquirida por sucesión testamentaria, sucesión intestada ó apresamiento, la propiedad no podrá ser probada, según el caso, sino con testimonio fehaciente del testamento, actas de adjudicación ó sentencia de tribunal competente.

Las disposiciones del inciso primero no se extienden á las naves que midan ménos de diez toneladas.

Art. 19. La enejenación de la nave dentro ó fuera de la Unión, se entiende ejecutada con todas las responsabilidades que la afectan y salvos los privilegios que establece la ley.

El vendedor dará al comprador una nota firmada de todas las deudas privilegiadas que reconozca la nave, y esa nota deberá insertarse en la escritura respectiva.

La falta de la nota, habiendo deudas, ó la omisión de alguna de ellas, establece una presunción de la mala fe contra el vendedor.

Art. 20 Son créditos privilegiados sobre la nave ó su precio:

1°. Los costos de salvamento y los salarios de los pilotos lamanes;

2°. Los derechos de puerto actualmente establecidos y los que más adelante se establezcan;

3°. El salario de los depositarios y guardianes de la nave, y los gastos causados en la conservación del casco y aparejos desde su entrada al puerto hasta su venta;

4°. La renta del almacén donde fueren custodiados los aparejos y pertrechos de la nave;

5°. Los sueldos, gratificaciones y desembolsos del capitán, y los salarios de los oficiales y marineros que compongan la tripulación en el último viaje, sin perjuicio de su privilegio por el flete.

Contratados para un viaje de ida y vuelta, estos dos viajes serán considerados como uno solo para la aplicación de este privilegio.

El capitán y la tripulación no gozarán de este privilegio, si se hubieren ajustado á la parte ó al flete.

6°. Todas las deudas que durante el último viaje hubiere contraído el capitán en beneficio de la nave, para satisfacer cualquiera necesidad urgente é inevitable, inclusas las causadas por la toma de víveres á los pasajeros y venta de parte del cargamento con este mismo objeto.

7°. Las cantidades que se deban al último vendedor de la nave ó á los proveedores de materiales, artesanos y obreros empleados en su

construcción, si no hubiere hecho viaje alguno después de la venta ó construcción, y las sumas debidas por trabajos, mano de obra y suministros empleados en la reparación, apresto y aprovisionamiento de la nave para su último viaje, si ya hubiere navegado;

El privilegio de los proveedores, artesanos y obreros de que habla el inciso precedente, se extiende al caso en que la construcción ó reparación, el apresto ó aprovisionamiento se haya verificado por un ajuste alzado, á no ser que el propietario acredite que dió conocimiento del contrato á los proveedores, artesanos y trabajadores por avisos en los periódicos ó de otra manera legal.

Aun en este caso, los proveedores, artesanos y obreros podrán usar de la acción subsidiaria que otorgue la ley civil común, y reclamar del propietario la cantidad que deba al empresario.

El privilegio otorgado en la segunda parte del inciso 1° es extensivo á las cantidades debidas por reparación de los deterioros que sufra la nave de reciente construcción, ántes de haber realizado su primer viaje.

8°. Las sumas prestadas á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave con el objeto de repararla, aprestarla y aprovisionarla para su último viaje;

9°. Las primas de los seguros contratados para el último viaje sobre los objetos indicados en el número precedente;

10. Las indemnizaciones debidas por el valor de las mercaderías cargadas y no entregadas y por las averías sufridas por culpa del capitán ó de la tripulación; y también las indemnizaciones que se deban á los pasajeros en razón de los objetos introducidos á la nave y puestos al cuidado del capitán, y á los dueños del dinero, alhajas ó piedras preciosas que el capitán haya tomado á flete, según los conocimientos firmados por él.[a]

Art. 21. Los privilegios enunciados en el anterior artículo comprenden tanto el capital como los intereses estipulados; y en los préstamos á la gruesa se extienden al provecho marítimo y á los intereses de tierra que corran desde la cesación de los riesgos hasta el efectivo reembolso del capital.

Art. 22. Concursada la nave, los créditos enumerados en el art. 20 serán graduados entre sí según el órden en que aparecen enunciados.

Los créditos designados en un mismo número serán pagados á prorrata, siempre que el precio de la nave fuere insuficiente para cubrirlos íntegramente.

Concurriendo créditos privilegiados de idéntica naturaleza sucesivamente causados en un mismo puerto serán pagados también á prorrata, pero si en el progreso de la navegación fueren contraídos en distintos puertos, se observará en su graduación el órden inverso de sus fechas.

[a] Véase el art. 580 del Código Español.

Si los créditos concurrentes procedieren de préstamos á la gruesa, serán graduados entre sí en la forma que dispone el art. 397.

Los acreedores comunes serán pagados sueldo á libra.

Art. 23. En caso de quiebra del propietario, los acreedores privilegiados de la nave serán preferidos en la distribución del precio de ella á los demás acreedores de la masa; pero esta preferencia no se extenderá á las cantidades que pagaren los aseguradores.

Art. 24. Para gozar de los privilegios que concede el art. 20, los acreedores no podrán justificar sus créditos sino por los medios expresados á continuación:

1°. Las costas de salvamento, con certificación de la autoridad que haya presidido esa operación.

El pilotaje, con certificación del servicio prestado, expedida por el capitan del puerto ó el empleado que haga sus veces;

2°. Los derechos de puerto, con certificación del hecho que los causa, dada por el capitán del puerto;

3°. Los salarios y gastos de conservación, con testimonio de las resoluciones del tribunal de comercio que los haya autorizado y aprobado;

4°. La renta del almacén en que se hubieren depositado y custodiado los aparejos y pertrechos de la nave, con testimonio también de la resolución autoritativa del depósito;

5°. Los sueldos y gratificaciones del capitan y los salarios de la tripulación, con la liquidación practicada á vista del rol y libro de cuenta y razón de la nave y aprobada por el capitán del puerto;

6°. Las deudas contraídas durante el último viaje, con las escrituras que el capitán hubiere otorgado.

La toma de víveres y venta de mercaderías, con los recibos que el capitán hubiere firmado y testimonio del acuerdo celebrado por los oficiales de la nave;

7°. Los créditos procedentes de la venta ó construcción de la nave, con las escrituras de que trata el art. 18; y los causados por suministros de provisiones ó materiales, con una cuenta firmada por los proveedores, reconocida al pié por el capitán y visada por el naviero, con tal que un duplicado exacto de ella se haya protocolado en la secretaría del tribunal de comercio antes de la salida de la nave;

8°. Los préstamos á la gruesa, con escrituras públicas, oficiales ó privadas, y la toma de razón ejecutada con arreglo á lo dispuesto en el art. 366;

9°. Las primas de los seguros, con las pólizas respectivas.

10. Las indemnizaciones debidas á los fletadores y pasajeros, por sentencia judicial ó arbitral que los declare en vista de los conocimientos, ó de los contratos escritos, si los hubiere.

Art. 25. Fuera de los modos generales de extinción de las obligacio-

nes, los privilegios enumerados en el art. 20, y el derecho que concede á los acreedores en general el art. 7° se extinguen:

1°. Por la venta judicial de la nave, ejecutada en la forma que prescribe el art. 35;

2°. Por la venta extrajudicial de la nave que se halle en el puerto, cuando después de verificada ésta fuere despachada á nombre y por cuenta y riesgo del comprador, y navegare por el espacio de sesenta días sin oposición ó protesta de los acreedores;

Se entiende que la nave viaja á nombre del nuevo propietario siempre que éste hubiere hecho anotar la trasferencia en la matrícula y certificado de que trata la lei de navegación.

Art. 26. Pendientes las responsabilidades de la nave, los acreedores privilegiados ó comunes podrán solicitar la rescisión de la venta privada por el no pago del precio, ó por haber sido ejecutada en fraude de sus derechos.

Art. 27. Si la nave fuere vendida hallándose en viaje, los acreedores conservarán íntegros sus derechos sobre la nave hasta que, después de haber regresado al puerto de su salida, haga un viaje en los términos de núm. 2° del art. 25.

La nave se considera en viaje, para los efectos del inciso anterior desde el momento en que el capitán obtiene del capitán del puerto, demás empleados que la despachan el decreto: "dése á la vela."

Art. 28. Los acreedores privilegiados pueden solicitar el embargo y remate de la nave en cualquier puerto de la República donde ella se encuentre.

Los acreedores comunes sólo podrán pedirlos hallándose la nave en el puerto de su matrícula ó armamento.

En uno y otro caso no podrá decretarse el embargo, si la deuda no estuviere probada en la forma que requiere la ley para ordenar el arraigo.

Art. 29. La nave que se hallare despachada en la forma que determina el inciso 2° del art. 27, no podrá ser embargada, salvo por deudas contraídas por el objeto de aprestarla y aprovisionarla para la realización del viaje.

Aun en este caso, el embargo deberá ser alzado si se otorgare fianza bastante, á juicio del tribunal de comercio, de que la nave regresará al puerto de salida dentro de un término competente á la naturaleza del viaje, y de que no regresando, aunque sea por caso fortuito ó de fuerza mayor, se pagará la deuda si se declarare legítima.

Art. 30. La nave no podrá ser embargada y ejecutada por las deudas particulares de un copartícipe; pero podrá serlo la parte que en ella corresponda al duedor.

Art. 31. Las naves extranjeras surtas en los puertos de la Unión

podrán ser embargadas y detenidas en ellos, por deudas que hayan sido contraídas en territorio colombiano.[a]

Art. 32. Embargada la nave, se hará un prolijo inventario, con asistencia del naviero, ó en su defecto, del capitán, de todos los aparejos, pertrechos y vituallas, aun cuando se alegue que algunos de estos objetos no pertenecen al propietario de ella.

Art. 33. Los capitanes, maestres y patrones no están autorizados por razón de su oficio para enajenar las naves de su mando.

Pero si la nave que estuviere en viaje llegare al estado de innavegabilidad, podrán solicitar su venta ante el tribunal de comercio del puerto de su primera escala ó arribada, ofreciendo justificación del daño que hubiere sufrido y de que no puede ser rehabilitada para continuar el viaje.

Comprobados estos extremos, el tribunal de comercio autorizará la venta judicial, y ésta se hará encontrándose la nave en algunos de los puertos de la Unión, en la forma que prescriben el art. 35 y las leyes á que él se refiere.

Art. 34. Cuando la necesidad de vender la nave fuere conocida en un puerto extranjero, la solicitud é información se harán ante el cónsul colombiano, ó en su defecto, ante el tribunal de comercio, y no habiéndolo, ante la justicia ordinaria del lugar.

Se otorgará la autorización para la venta judicial encontrándose bien comprobados los dos hechos indicados en el inciso 2° del artículo anterior.

Art. 35. Las naves no podrán ser judicialmente vendidas, sin que previamente se haya anunciado la venta por el término de diez y ocho días, por medio de carteles y avisos en los periódicos, si los hubiere, en el lugar del juicio, y pregonádose por espacio de tres horas en cada uno de los días primero, sesto, doce y diez y ocho.

Los carteles serán fijados en los sitios acostumbrados del lugar del juicio, en el puesto donde se encuentra la nave si éste fuere distinto de aquél, y en la puerta principal de la capitanía de puerto.

La fijación de carteles y publicación de los avisos se hará constar en el expediente respectivo so pena de nulidad y de daños y perjuicios.

El remate se hará en la forma y con las solemnidades que prescriban las leyes del Estado respectivo para las ventas judiciales.

Art. 36. Los agentes ó consignatarios de las naves extranjeras surtas en los puertos de la Unión, son representantes del naviero en el respectivo puerto, para los efectos de los incisos 1°, 3°, 4°, 5°, 6°, y 7° del art. 55 de este Código, y para responder de cualesquier impuestos nacionales, del Estado y municipales, establecidos ó que se establezcan sobre dichas naves.[b]

---

[a] Art. 1° de la ley 10 de 1873.

[b] Art. 2° de la ley 10 de 1873.

COSTA-RICA.[a]

Libro tercero.—Del comercio marítimo.

Título primero.—*De las naves.*

Art. 530. La propiedad de las naves mercantes puede recaer indistintamente en toda persona que por las leyes comunes del reino tenga capacidad para adquirir; pero la expedición de ellas aparejadas, equipadas y armadas, ha de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa de un naviero.

Art. 531. Las naves se adquieren por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciables.

Art. 532. Toda traslación de dominio de une nave, cualquiera que sea el modo en que se haga, ha de constar por escritura pública.

Art. 533. La posesión de la nave sin el título de adquisición no atribuye la propiedad al poseedor si no ha sido continua por espacio de treinta años.

El capitán no puede adquirir la propiedad de la nave por prescripción.

Art. 534. En la construcción de las naves serán libres los constructores de obrar en la forma que crean más conveniente para sus intereses; pero no podrán aparejarse sin que se haga constar por una visita de peritos nombrados por la autoridad competente, que se hallan en buen estado para la navegación.

Art. 535. Sobre la matrícula de las naves construídas de nuevo, ó adquiridas por cualquier título legal, las solemnidades con que deben hacerse las escrituras, los requisitos que han de cumplirse por parte de los propietarios antes de ponerlas en navegación, así como sobre su equipo, tripulación y armamento, se observarán las disposiciones de la ordenanza vigente de las matrículas de mar, ó cualquier otra que se diere en lo sucesivo.

Art. 536. Es lícita á los Costarriqueños la adquisición de buques de construcción extranjera, y podrán navegar con ellos con los mismos derechos y franquicias que si siempre hubieran sido nacionales, con tal que no medie en el contrato de su adquisición reserva fraudulenta á favor de extranjero alguno, so pena de confiscación de la nave si se faltase á esta condición, y que se observen además las formalidades que están dispuestas por la misma ordenanza de matrícula de mar.

Art. 537. El comercio de un puerto de Costa-Rica á otro puerto de la misma república, se hará exclusivamente en buques de la matrícula de Costa-Rica, salvas las excepciones hechas ó que se hicieren en los tratados de comercio con las potencias extranjeras.

Art. 538. Las naves pueden enajenarse libremente por sus propietarios, cuando les acomodare.

---

[a] El código de comercio de Costa-Rica se está reformando en la actualidad.

Art. 539. Los capitanes ó maestres de las naves no están autorizados por razón de sus oficios á venderlas, y para hacerlo válidamente se les ha de haber conferido al efecto poder especial y suficiente por el propietario: mas si estando la nave en viaje se inutilizare para la navegación, acudirá su capitán ó maestre ante el tribunal de comercio, ó caso de no haberlo, ante el juez ordinario de puerto donde hiciere su primera arribada; y el tribunal, constando en forma suficiente el daño de la nave, y que no puede ser rehabilitada para continuar su viaje, decretará la venta en pública subasta, y con todas las solemnidades que se establecen en el art. 554.

Art. 540. En la venta de la nave se entienden siempre comprendidos, aunque no se exprese, todos los aparejos pertenecientes á ella, que se hallen á la sazón bajo el dominio del vendedor, á menos que no se haga pacto expreso en contrario.

Art. 541. Si se enajenare una nave que se hallase á la sazón en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengue en el mismo viaje desde que recibió su último cargamento.

Por si al tiempo de hacerse la enajenación hubiere llegado la nave al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor, sin perjuicio de que tanto en uno como en otro caso puedan los interesados hacer sobre la materia las convenciones que tengan á bien.

Art. 542. Cuando las naves sean ejecutadas y vendidas judicialmente para pago de acreedores, tendrán privilegio de prelación las obligaciones siguientes, por el orden con que se designan:

1ª. Los créditos de la Hacienda nacional, si hubiere alguno contra la nave;

2ª. Las costas judiciales del procedimiento de ejecución y venta de la nave;

3ª. Los derechos de pilotaje, toneladas, ancoraje y demás de puerto;

4ª. Los salarios de los depositarios y guardianes de la embarcación, y cualquier otro gasto causado en su conservación desde su entrada en el puerto hasta su venta;

5ª. El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave;

6ª. Los empeños y sueldos que se deban al capitán y tripulación de la nave en su último viaje;

7ª. Las deudas inexcusables que en el último viaje haya contraido el capitán en utilidad de la nave, en cuya clase se comprende el reembolso de los efectos de su cargamento que hubiese vendido con el mismo objeto;

8ª. Lo que se deba por los materiales y mano de obra de la construcción de la nave, cuando no hubiere hecho viaje alguno, y si hubiese navegado, la parte del precio que aun no esté satisfecha á su último vendedor y las deudas que se hubieren contraído para repararla, aparejarla y aprovisionarla para el último viaje;

9ª. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto antes de la última salida de la nave;

10ª. El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto de la nave;

11ª. La indemnización que se deba á los cargadores por valor de los géneros cargados en la nave, que no se hubieren entregado á los consignatarios, y la indemnización que les corresponda por las averías de que sea responsable la nave.

Art. 543. En caso de no ser suficiente el producto de la venta de la nave para pagar á todos los acreedores de un mismo grado, se dividirá entre éstos, á prorrata del importe de sus respectivos créditos, la cantidad que corresponda á la masa de ellos, después de haber quedado cubiertos por entero los de las clases preferentes, según el orden detallado.

Art. 544. Para gozar de la preferencia que en su respectivo grado se marca á los créditos de que hace mención el art. 542, se han de justificar éstos en la forma siguiente:

Los créditos de la Hacienda nacional por certificaciones de los contadores de rentas reales;

Las costas judiciales por tasaciones hechas con arreglo á derecho y aprobadas por el tribunal competente;

Los derechos de tonelada, ancoraje y demás de puerto, por certificaciones detalladas de los jefes respectivos de la recaudación de cada uno de ellos;

Los salarios y gastos de conservación del buque y sus pertrechos por decisión formal del Tribunal de Comercio que hubiere autorizado ó aprobado después dichos gastos;

Los empeños y sueldos del capitán y tripulación, por liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón de la nave aprobada por el capitán del puerto;

Las deudas contraídas para cubrir las urgencias de la nave y su tripulación durante el último viaje, y las que resulten contra la nave por haberse vendido efectos del cargamento, se examinarán y calificarán por el Tribunal de Comercio en juicio instructivo y sumario, con vista de las justificaciones, que presente el capitán, de las necesidades que dieron lugar á contraer aquellas obligaciones;

Los créditos precedentes de la construcción ó venta del buque por las escrituras otorgadas á su debido tiempo con las solemnidades que prescribe la ordenanza de matrículas;

Las provisiones para el apresto, aparejos y vituallas de la nave, por facturas de los proveedores, con el recibo á su pie del capitán y el visto bueno del naviero, con tal que se hayan proctocolado duplicados exactos de las mismas facturas en la escribanía de marina del puerto de donde

proceda la nave antes de su salida, ó lo más tarde en los ocho días siguientes é inmediatos á ella;

Los préstamos á la gruesa, por los contratos otorgados según derecho;

Los premios de seguros, por las pólizas y certificaciones de los corredores que intervinieron en ellos;

Y los créditos de los cargadores por defecto de entrega del cargamento ó averías ocurridas en él, por sentencia judicial ó arbitral.

Art. 545. Los acreedores por cualquiera de los títulos mencionados en el art. 542 conservarán su derecho expedito contra la nave, aun después de vendida ésta, durante todo el tiempo que permanezca en el puerto donde se hizo la venta, y sesenta días después que se hizo á la vela, despachada á nombre y por cuenta del nuevo propietario.

Art. 546. Si la venta se hiciese en pública subasta y con intervención de la autoridad judicial bajo las formas prescritas en el art. 554, se extingue toda responsabilidad de la nave en favor de los acreedores desde el momento en que se otorgue la escritura de venta.

Art. 547. Si se vendiere una nave estando en viaje, conservarán sus derechos íntegros contra ella los expresados acreedores hasta que la nave regrese al puerto donde esté matriculada, y seis meses después.

Art. 548. Mientras dura la responsabilidad de la nave por las obligaciones detalladas en el art. 542, puede ser embargada á instancia de los acreedores que presenten sus títulos en debida forma en cualquier puerto donde se halle; y se procederá á su venta judicialmente con audiencia y citación del capitán en caso de hallarse ausente el naviero.

Art. 549. Por cualquier otra deuda que tenga el propietario de la nave, no puede ser ésta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento se entenderá con el mismo propietario, haciéndole la primera citación al menos en el lugar de su domicilio.

Art. 550. Ninguna nave cargada y despachada para hacer viaje puede ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de cualquiera naturaleza que éstas sean, sino por las que se hayan contraído para aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje, y no anteriormente; y aun en este caso cesarán los efectos del embargo si cualquier interesado en la expedición diere fianza suficiente de que la nave regresará al puerto en el tiempo prefijado en la patente, ó que si no lo verificase por cualquier accidente, aunque sea fortuito, satisfará la deuda demandada en cuanto sea legítima.

Art. 551. Las naves extranjeras surtas en los puertos de la república no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en territorio de la república, y en utilidad de las mismas naves.

Art. 552. Por las deudas particulares de un copartícipe en la nave, no podrá ser ésta detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en ella tenga el deudor, y no causará estorbo á su navegación.

Art. 553. Siempre que se haga embargo de una nave, se inventariarán detalladamente todos los aparejos y pertrechos de ella, caso de pertenecer al propietario de la misma nave.

Art. 554. Ninguna nave puede rematarse en venta judicial, sin que haya sido subastada públicamente por término de treinta días, renovándose cada diez días los carteles en que se anuncie la venta, y pregonándose por término de tres horas en cada uno de los días primero, diez, veinte y treinta de la subasta.

Los carteles se fijarán en los sitios acostumbrados para los demás anuncios en el puerto donde se haga la venta, y en la capital del departamento de marina á que aquél corresponda; y tanto en uno como en otro punto se fijará un cartel en la entrada de la capitanía del puerto.

La venta se anunciará también en todos los diarios que se publiquen en la república, y se hará constar en el expediente de subasta el cumplimiento de ésta y las demás formalidades prescritas.

En el remate se procederá con las solemnidades y en la forma que está dispuesto por el derecho común para las ventas judiciales.

Art. 555. Las dudas ó cuestiones que puedan sobrevenir entre los copartícipes de una nave sobre las cosas de interés común, se resolverán por la mayoría, la cual se constituyen por las partes de propiedad en la nave que formen más de la mitad de su valor.

La misma regla se observará para determinar la venta de la nave aun cuando la repugnen algunos de sus partícipes.

Art. 556. Los propietarios de la nave tendrán preferencia en el fletamento de ella á precio y condiciones iguales sobre los que no lo sean; y si concurriesen á reclamar este derecho para un mismo viaje dos ó más partícipes, tendrá la preferencia él que tenga más interés en la nave; y entre partícipes que tengan igual interés en ella, se sorteará el que haya de ser preferido.

Art. 557. La preferencia que se declara en el artículo anterior á los partícipes de la nave, no les autorizará para exigir que se varie el destino que por disposicion de la mayoría se haya prefijado para el viaje.

Art. 558. También gozarán los partícipes del derecho de tanteo, sobre la venta que alguno de ellos pretenda hacer de su porción respectiva, proponiéndolo en el término preciso de los tres días siguientes á la celebración de la venta, y consignando en el acto el precio de ella.

Art. 559. El vendedor puede precaverse contra el derecho de tanteo haciendo saber la venta que tenga concertada á cada uno de sus copartícipes; y si dentro del mismo término de tres días no la tanteasen, no tendrán derecho á hacerlo después de celebrada.

Art. 560. Cuando la nave necesite reparación, será suficiente que uno solo de los partícipes exija que se haga, para que todos estén obligados á proveer de fondos suficientes para que se verifique; y si alguno no lo hiciere en el término de los quince días siguientes al en

que sea requerido judicialmente para ello, y todos ó algunos de los demás los supliese, tendrá derecho él que haga este suplemento á que se le trasfiera el dominio de la parte que correspondía al que no hizo la provisión de fondos, abonándole por justiprecio el valor que á esta correspondiese antes de hacerse la reparación.

El justiprecio se hará antes que se dé principio á la reparación por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el juez, en el caso que alguna deje de verificarlo.

Art. 561. Para todos los efectos del derecho sobre que no se haya hecho modificación ó restricción por las leyes de este Código, seguirán las naves su condición de bienes muebles.[a]

ECUADOR.

Libro tercero.—Del comercio marítimo.

Título I.—*De las naves.*

Art. 603. Se considera "nave" para los efectos de este libro, todo buque destinado á traficar por mar, de un puerto á otro del país ó del extranjero.

Bajo la palabra "nave" se comprenden además del casco y quilla del buque, los aparejos correspondientes á él.

El nombre "aparejo" designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velámen, mástiles, vergas y todos los demás objetos fijos ó sueltos, que sin formar parte del cuerpo de la nave son indispensables para su servicio, maniobra y navegación.

No se comprende en él, el armamento que no sea de uso habitual de la nave, ni las vituallas y pertrechos.

Art. 604. La propiedad de las naves, ó de parte de ellas, debe trasferirse por escritura pública.

Art. 605. Para adquirir la nave por prescripción se requiere, á más de título y buena fe, el trascurso de diez años, contados en la forma que establece el art. 2,490 del Código Civil.

Faltando título traslaticio de dominio sólo podrá adquirirse la propiedad de la nave por la prescripción extraordinaria de treinta años que señala el art. 2,493 del código citado.

El capitán no puede adquirir por prescripción la propiedad de la nave que gobierna á nombre de otro.

Art. 606. Las naves son consideradas como bienes muebles; sin embargo, ellas responden de las deudas del propietario privilegiadas sobre la misma nave, y pueden ser perseguidas en poder de tercero por los respectivos acreedores.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 585 del Código Español.

Art. 607. Son créditos privilegiados sobre las naves ó su precio, y por el órden con que van enumerados, los siguientes:

1°. Los gastos de justicia y otros, hechos para llegar á la venta;

2°. Los gastos de auxilios dados á la nave que se hallaba en peligro en su último viaje;

3°. Lo que deba la nave por derechos de puerto ó cualesquier otros legalmente establecidos;

4°. Los salarios de los depositarios y guardianes de la nave y cualquier otro gasto hecho para su conservación, desde su entrada en el puerto después de su último viaje hasta su venta, y el alquiler de los almacenes donde se hayan custodiado sus aparejos y pertrechos;

5°. Los salarios que se deban al capitán é individuos de la tripulación por el último viaje, y hasta quince días después de la llegada de la nave, si antes no hubiere descargado su cargamento;

6°. Las cantidades prestadas al capitán por necesidad urgente de la nave durante el último viaje, y el valor de las mercaderías que él haya vendido por la misma causa;

7°. Las sumas debidas á los proveedores y obreros empleados en la construcción de la nave, cuando ésta no haya hecho viaje alguno, y si ya hubiere navegado, las deudas que se hayan contraído para repararla, aparejarla y proveerla para el útimo viaje;

8°. Las cantidades prestadas á la gruesa ántes de la salida de la nave, sobre el casco, quilla y aparejos para su reparación, provisión, armamento y equipo;

9°. El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco, quilla y aparejos de la nave;

10. Las indemnizaciones debidas á los cargadores por falta de entrega, pérdida ó avería de sus mercaderías, ocasionadas por culpa del capitán ó de la tripulación;

11. Las otras acreencias á que haya sido afectada especialmente la nave.

Los créditos privilegiados comprendidos en un mismo número, concurrirán entre sí á prorrata, en caso de insuficiencia.[a]

Art. 608. Para que gocen del privilegio los créditos mencionados en el artículo anterior, deben comprobarse por los medios siguientes:

Los comprendidos en el número primero, por tasaciones aprobadas por los juzgados competentes;

Los del número segundo, por certificación de la autoridad que haya presidido á esta operación; y á falta de ella, por relación aprobada por el juzgado de comercio;

Los del número tercero, por certificaciones de los jefes de las respectivas aduanas;

Los del número cuarto, por relación que apruebe el juez de comercio;

---

[a] Véase el art. 580 del Código Español.

Los del número quinto, por la liquidación que haga el capitán del puerto, con vista de los roles y de los libros de cuenta y razón de la nave, y que aprobare el juez de comercio;

Los del número sexto, por los recibos suscritos por el capitán, y por las relaciones de éste, confirmadas con copia de la diligencia que acredite la necesidad del gasto autorizado por los principales individuos de la tripulación;

Los del número séptimo, la venta del buque, por el documento público en que conste el contrato; los gastos de construcción y otros, cuando la nave no haya hecho viaje, por relación suscrita ante testigos por los acreedores, y por el dueño ó armador de la nave; los gastos hechos para el último viaje, por facturas de los proveedores, con el recibo del capitán al pie, con tal de que se hayan depositado duplicados de esas mismas facturas en la aduana antes de partir la nave, ó á más tardar, dentro de los tres días inmediatos;

Los del número octavo, por el documento que compruebe el contrato, registrado ó depositado según el art. 804;

Los del número noveno, por las pólizas, ó por lo que conste de los libros de los corredores;

Los del número décimo, por sentencias judiciales ó arbitrales;

Los del número once, por documento público que se anotará en la patente del buque por el administrador de la respectiva aduana en el Ecuador, ó por el cónsul ecuatoriano en país extranjero, y á falta de éste, por alguna autoridad del lugar.

Art. 609. Se extingue la responsabilidad de la nave en favor de los acreedores:

1°. Por la venta de la misma nave hecha judicialmente;

2°. Cuando después de una venta privada ha salido la nave de viaje, despachada en nombre y á riesgo del comprador, y han pasado sesenta días desde que se hizo á la vela, sin que hayan hecho oposición los acreedores del vendedor.

La oposición aprovecha sólo al acreedor que la haga.

Art. 610. Si la venta privada de una nave se hace estando ésta en viaje, los acreedores del vendedor conservan sus derechos sobre ella ó sobre su precio; pero se extinguirán, si habiendo regresado la nave al puerto sale de él con arreglo al inciso segundo del artículo anterior.

Art. 611. En caso de quiebra del propietario, los acreedores por causa de la nave serán preferidos en el precio de ella á los demás acreedores de la masa.

Art. 612. Pendientes las responsabilidades de la nave los acreedores privilegiados ó comunes podrán solicitar la rescisión de la venta privada por la falta del pago del precio ó por haber sido ejecutada la venta en fraude de sus derechos.

Art. 613. La nave cargada que esté para darse á la vela, después de haber recibido el capitán los despachos necesarios para su salida,

no puede ser embargada á solicitud de ningún acreedor, á menos que la acción provenga de suministraciones hechas para aprestarla y proveerla para ese mismo viaje. El embargo se suspenderá si se diere fianza suficiente.

Art. 614. No están sujetas á embargo las naves extranjeras surtas en puertos ecuatorianos, sino por deudas contraídas en el territorio del Ecuador por causa ó en utilidad de las mismas naves.

GUATEMALA.

Libro III.—Del comercio marítimo.

Título I.—*De las naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas.*

Capítulo I.—De las naves mercantes.

Art. 702. La palabra "nave" comprende el casco y quilla, los aparejos y accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, y sea de vela, remo ó vapor.

Art. 703. El nombre colectivo "aparejos" designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velamen, mástiles y todos los demás objetos fijos ó sueltos, que, sin formar parte del cuerpo de la nave, son indispensables para su servicio, maniobras ó navegación.

No designa ni comprende el armamento, vituallas, flete devengado y salarios anticipados á la tripulación.

Art. 704. Las naves son muebles.

Sin embargo, ellas responden de las deudas comunes y privilegiadas del propietario, y pueden ser perseguidas en poder de terceros por los respectivos acreedores.

Art. 705. La nave conserva su identidad aun cuando los materiales que la forman sean sucesivamente cambiados.

Deshecha y reconstruída la nave, aunque sea con los mismos materiales, será reputada como una embarcación nueva y distinta.

Art. 706. Ninguna nave será considerada como guatemalteca, sin estuviere matriculada con arreglo á las disposiciones de la materia.

Art. 707. Para adquirir la nave por prescripción se requiere, más de título y buena fe, el transcurso de diez años.

Faltando título traslativo de dominio, sólo podrá adquirirse l propiedad de la nave por la prescripción extraordinaria de treinta año

El capitán no puede adquirir por prescripción la propiedad de l nave que gobierna á nombre de otro.

Art. 708. Terminada que sea la construcción ó reconstrucción d una nave, el propietario de ella no podrá hacerla navegar mientr no sea visitada, reconocida y declarada en buen estado para navegación por peritos que nombrará la autoridad competente.

Art. 709. La propiedad de las naves guatemaltecas vendidas fuera del territorio de la República, se trasmite según las leyes ó usos vigentes en el lugar del contrato.

Art. 710. La enajenación de la nave importa la de todos los aparejos y pertrechos que le pertenezcan, á no ser que sean excluídos por convenio de las partes.

Art. 711. Si la nave fuere vendida hallándose en viaje, corresponderá íntegramente al comprador el flete que devengue en el viaje desde que recibió su último cargamento.

Pero si al tiempo de la venta hubiere llegado la nave á su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

Las partes, sin embargo, podrán estipular en ambos casos lo que más les convenga.

Art. 712. El dominio de la nave adquirida por contrato, no podrá ser justificado contra terceros sino por medio de escritura pública, de que se tomará nota en el registro correspondiente.

La misma disposición se aplica al dominio de la nave que una persona construye ó hace construír por su cuenta.

Adquirida por sucesión testamentaria ó hereditaria, ó por apresamiento, la propiedad no podrá ser probada, según el caso, sino con testimonio fehaciente del testamento, actas de adjudicación, ó sentencia de tribunal competente.

Las disposiciones del inciso primero no se extienden á las naves que midan menos de diez toneladas.

Art. 713. La enajenación de la nave hecha dentro ó fuera de la República se entiende ejecutada con todas las responsabilidades que la afectan, y salvos los privilegios que establece la ley.

El vendedor dará al comprador una nota firmada de todas las deudas privilegiadas que reconozca la nave, y esa nota deberá insertarse en la escritura respectiva.

Habiendo deudas, la omisión de alguna de ellas, ó la falta de la nota, establece una presunción de mala fe contra el vendedor.

Art. 714. Son créditos privilegiados sobre la nave ó su precio:

1°. La prima de aviso, gratificación, costos de salvamento y salarios de los pilotos prácticos;

2°. Los derechos de puerto;

3°. El salario de los depositarios y guardianes de la nave, y los gastos causados en la conservación del casco y aparejos, desde su entrada al puerto hasta su venta;

4°. La renta del almacen donde fueren custodiados los aparejos y pertrechos de la nave;

5°. Los sueldos, gratificaciones y desembolsos del capitán, y los salarios de los oficiales y marineros que compongan la tripulación en el último viaje, sin perjuicio de su privilegio sobre el flete.

Contratados para un viaje de ida y vuelta, estos dos viajes serán considerados como uno solo para la aplicación de este privilegio.

El capitán y la tripulación no gozarán de este privilegio, si se hubieren ajustado á la parte ó al flete.

6°. Todas las deudas que durante el último viaje hubiere contraído el capitán en beneficio de la nave con el objeto de satisfacer cualquiera necesidad urgente é inevitable, inclusas las causadas por la adquisición de víveres de los pasajeros y las provenientes de la venta de una parte del cargamento hecha con el indicado objeto;

7°. Las cantidades que se deban al último vendedor de la nave, ó á los proveedores de materiales, artesanos y obreros empleados en su construcción, si no hubiere hecho viaje alguno después de la venta ó construcción; y las sumas debidas por trabajos, mano de obra y suministros empleados en la reparación, apresto y aprovisionamiento de la nave para su último viaje, si ya hubiere navegado.

El privilegio de los proveedores, artesanos y obreros de que habla el inciso precedente se extiende al caso en que la construcción ó reparación, el apresto ó aprovisionamiento se hayan verificado por un ajuste determinado, á no ser que el propietario acredite que dió conocimiento del contrato á los proveedores, artesanos y trabajadores por avisos en las periódicos ó de otra manera legal.

Aun en este caso los proveedores, artesanos y obreros podrán usar de la acción subsidiaria que tienen por el derecho común y reclamar del propietario la cantidad que deba al empresario.

El privilegio otorgado en la segunda parte del inciso primero es extensivo á las cantidades debidas por reparación de los deterioros que sufra la nave de reciente construcción, antes de haber realizado su primer viaje.

8°. Las sumas prestadas á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave con el objeto de repararla, aprestarla y aprovisionarla para su último viaje;

9°. Las primas de los seguros contratados para último viaje sobre los objetos indicados en el número precedente;

10. Las indemnizaciones debidas por el valor de las mercaderías cargadas y no entregadas, y por las averías sufridas por culpa del capitán ó la tripulación, y las que se deban al pasajero en razón de los objetos introducidos á la nave y puestos al cuidado del capitán.

Art. 715. Los privilegios enunciados en el artículo anterior comprenden tanto el capital como los intereses estipulados, y en los préstamos á la gruesa se extienden al provecho marítimo y á los intereses de tierra que corran desde la cesación de los riesgos, hasta el efectivo reembolso del capital.

Art. 716. Concursada la nave, los créditos enumerados en el art. 711 serán graduados entre sí según el orden en que aparecen enunciados.

Los créditos comprendidos bajo un mismo número serán pagados á prorrata, siempre que el precio de la nave fuere insuficiente para cubrirlos íntegramente.

Concurriendo créditos privilegiados de idéntica naturaleza sucesivamente causados en un mismo puerto, serán pagados también á prorrata; pero si en el progreso de la navegación fueren contraídos en distintos puertos, se observará en su graduación el orden inverso de sus fechas.

Si los créditos concurrentes procedieren de préstamos á la gruesa, serán graduados entre sí en la forma que dispone el art. 1077.

Los acreedores comunes serán pagados sueldo á libra.

Art. 717. En caso de quiebra del propietario, los acreedores privilegiados de la nave serán preferidos en la distribución del precio de ella á los demás acreedores de la masa; esta preferencia se extenderá á las cantidades que pagaren los aseguradores.

Art. 718. Para gozar de los privilegios que concede el art. 714, los acreedores no podrán justificar sus créditos sino por los medios expresados á continuación:

1°. La prima de aviso, gratificación y costos de salvamento, con certificación de la autoridad que haya presidido esa operación;

2°. El pilotaje, con certificación del servicio prestado expedida por el capitán ó comandante del puerto;

3°. Los derechos de puerto, con certificación del hecho que los causa, dada por el administrador de la aduana;

4°. Los salarios y gastos de conservación, con testimonio de las resoluciones del tribunal que los haya autorizado y aprobado;

5°. La renta del almacén en que se hubieren depositado y custodiado los aparejos y pertrechos de la nave, con testimonio también de la resolución autoritativa del depósito;

6°. Los sueldos y gratificaciones del capitán y los salarios de la tripulación, con la liquidación practicada á vista del rol y libro de cuenta y razón de la nave y aprobada por el capitán del puerto;

7°. Las deudas contraídas durante el último viaje, con los documentos que el capitán hubiere extendido;

La toma de víveres y venta de mercaderías, con los recibos que el capitán hubiere firmado y con testimonio del acuerdo celebrado por los oficiales de la nave.

8°. Los créditos procedentes de la venta ó construcción de la nave, con las escrituras de que trata el art. 712 y los causados por suministros de provisiones ó materiales, con una cuenta firmada por los proveedores, reconocida al pie por el capitán y visada por el naviero, con tal que un duplicado exacto de ella se haya protocolizado en la oficina del juzgado respectivo antes de la salida de la nave;

9°. Los préstamos á la gruesa, con escrituras públicas, oficiales ó privadas;

10. Las primas de los seguros con las pólizas respectivas;

11. Las indemnizaciones debidas á los fletadores y pasajeros, con la sentencia judicial ó arbitral que las declare.

Art. 719. Fuera de los modos generales de extinción de las obligaciones, los privilegios enumerados en el art. 714 y el derecho que concede á los acreedores en general el art. 704 se extinguen:

1°. Por la venta judicial de la nave, ejecutada en la forma que prescribe el art. 726;

2°. Por la venta extrajudicial de la nave que se halle en el puerto cuando después de verificada dicha venta, fuere despachada la nave á nombre y por cuenta y riesgo del comprador, y navegare por el espacio de sesenta días sin oposición ó protesta de los acreedores;

Se entiende que la nave viaja á nombre del nuevo propietario, siempre que este hubiere hecho anotar la transferencia en la matrícula y certificado respectivos.

Art. 720. Pendientes las responsabilidades de la nave los acreedores privilegiados ó comunes podrán solicitar la rescisión de la venta privada por falta de pago del precio, ó por haber sido ejecutada la venta en fraude de sus derechos.

Art. 721. Todo acreedor puede solicitar el embargo y remate de un buque nacional en cualquier puerto de la República en que se encuentre.

Art. 722. La navé que se hallare despachada no podrá ser embargada, salvo por deudas contraídas con el objeto de aprestarla y aprovisionarla para la realización del viaje.

La nave se considera despachada para los efectos del inciso anterior, desde el momento en que el capitán obtiene del comandante del puerto el permiso "de darse á la vela."

Art. 723. Las naves extranjeras surtas en los puertos de la República no podrán ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en territorio guatemalteco por causa ó inutilidad de las mismas.

Art. 724. Los capitanes, maestres ó patrones no están autorizados por razón de su oficio para enajenar las naves de su mando.

Pero si la nave que estuviere en viaje llegare al estado de no poder navegar, podrán solicitar su venta ante el juzgado del departamento á que pertenezca el puerto de su primera escala ó arribada, ofreciendo justificación del daño que hubiere sufrido, y de que no puede ser rehabilitada para continuar el viaje.

Comprobados estos extremos, el juzgado autorizará la venta judicial, y ésta se hará encontrándose en alguno de los puertos de la República, en la forma que prescriben el art. 718 y las leyes que á él se refieren.

ART. 725. Cuando la necesidad de vender la nave fuere conocida en un puerto extranjero, la solicitud é información se harán ante el cónsul guatemalteco, ó en su defecto, ante el tribunal mercantil y no habiéndolo, ante la justicia ordinaria del lugar.

ART. 726. Las naves no podrán ser judicialmente vendidas sin que préviamente se haya anunciado la venta por el término de diez y ocho días por medio de carteles y avisos en los periódicos, si los hubiere en el lugar del juicio.

Los carteles serán fijados en los sitios acostumbrados del lugar del juicio; en el puerto donde se encuentre la nave, si este fuere distinto de aquél, y en la puerta principal de la comandancia del puerto.

La fijación de carteles y publicación de los avisos se harán constar en el expediente respectivo, so pena de nulidad y daños y perjuicios.

El remate se hará en la forma y con las solemnidades que prescriben las leyes para las ventas judiciales.

HAITÍ.

LEY NO. 2.—DEL COMERCIO MARÍTIMO.[a]

TÍTULO PRIMERO.—*De los buques y demás embarcaciones de mar.*

ART. 187. Los buques y demás embarcaciones de mar son bienes muebles.

Sin embargo, están afectadas á las deudas del vendedor, y especialmente á las que la ley declara privilegiadas.

ART. 188. Serán privilegiadas, y por el orden de su designación, las deudas que á continuación se expresan:

1°. Los gastos judiciales y otros, hechos para efectuar la venta ó la distribución del precio;

2°. Los derechos de pilotaje, los del guardián, y los derechos y gastos de guardería del buque, desde su entrada en el puerto hasta la venta;

3°. El alquiler de los almacenes en que se encuentran depositadas las jarcias y aparejos;

4°. Los gastos de conservación del barco y de sus jarcias y aparejos desde su último viaje hasta su entrada en el puerto;

5°. Los derechos y sueldo del capitán y demás individuos de la tripulación empleados en el último viaje;

6°. Las cantidades prestadas al capitán para atender á las necesidades del barco durante el último viaje y el reembolso del precio de las mercancías ó productos por él vendidas con el mismo objeto;

---

[a] Véase la Rec. gen. no. 1665. Decreto del 12 de agosto de 1843, sobre la naturalización y la navegación de los buques de comercio.

7°. Las cantidades debidas á los vendedores, á los abastecedores y operarios empleados en la construcción si el barco hubiere viajado todavía, y las cantidades debidas á los acreedores por razón de abastos, trabajo y mano de obra, reparos, víveres, armamento y equipo antes de la salida del barco, si hubiese ya navegado;

8°. Las cantidades prestadas al por mayor sobre el casco, quilla, jarcias y aparejos por razón de reparos, víveres, armamento y equipo antes de la salida del buque.

9°. El importe de las primas de seguros hechas sobre el casco, quilla, jarcias, aparejos, y sobre el armamento y equipo del barco debidos por el último viaje;

10. Los daños y perjuicios debidos á los fletadores por falta de entrega de las mercancías que hubieren cargado, ó para reembolso de las averías sufridas por dichas mercancías por falta del capitán ó de la tripulación.

Los acreedores comprendidos en cada uno de los números del presente artículo concurrirán por partes alícuotas (au marc la gourde), en caso de insuficiencia del precio.[a]

Art. 189. El privilegio concedido á las deudas enumeradas en el artículo anterior no podrá ejercitarse sino cuando se hallen justificados en la forma siguiente:

1°. Los gastos judiciales se probarán por las minutas de los gastos determinados por los tribunales competentes;

2°. Los derechos de tonelaje y demás, por los recibos legales de los recaudadores;

3°. Las deudas designadas por los números 1, 2, 3 y 4 del art. 188 se justificarán por las minutas aprobadas por el decano del Tribunal de Comercio; salvo el pilotaje que se hará constar por el sueldo del piloto.

4°. Los derechos y sueldos de la tripulación, por las listas de armamento y desarme consignadas en las oficinas de las matrículas de mar;

5°. Las cantidades prestadas y el valor de las mercancías ó productos vendidos para cubrir las atenciones del barco durante el último viaje, por las cuentas aprobadas por el capitán, apoyadas por las actas firmadas por él mismo y los principales de la tripulación, haciendo constar la necesidad de los préstamos;

6°. La venta del barco, por un documento con fecha cierta, y los abastos para el armamento, equipo y víveres del barco se justificarán por las memorias, facturas ó minutas con el visto bueno del capitán y establecidas por el armador, de las cuales se depositará un duplicado en la escribanía del Tribunal de Comercio antes de la salida del barco, ó lo más tarde, dentro de los díez primeros días después de su salida.

---

[a] Véase el art. 580 del Código Español.

7°. Las cantidades prestadas al por mayor sobre el caso, quilla, jarcias, aparejos, armamento y equipo antes de la salida del buque se justificarán por medio de los contratos hechos ante notario, ó privadamente, cuyos duplicados se depositarán en la escribanía del Tribunal de Comercio dentro de los diez días, á partir de su fecha;

8°. Las primas de seguros se justificarán por medio de las pólizas ó por los extractos de los libros de los corredores de seguros;

9°. Los daños y perjuicios debidos á los fletadores se justificarán por las sentencias ó acuerdos arbitrales que hubieren intervenido.

Art. 190. Los privilegios de los acreedores cesarán:

Independientemente de los medios generales de extinción de obligaciones;

Por la venta judicial hecha según las formas establecidas en el título siguiente,

Ó cuando después de una venta voluntaria el buque hubiere hecho un viaje con el nombre y á riesgo del adquirente, y sin oposición por parte de los acreedores del vendedor.

Art. 191. Se considerará que un barco ha hecho un viaje por mar cuando su salida y su llegada se hubiesen hecho constar en dos puertos diferentes y veinte días después de la salida.

Cuando, sin haber llegado á otro puerto, hubiesen transcurrido más de cuarenta días entre la salida y el regreso al mismo puerto, ó cuando el buque salido para un viaje de alta mar hubiese permanecido más de sesenta días en viaje sin reclamación por parte de los acreedores del vendedor.

Art. 192. La venta voluntaria de un barco deberá hacerse por escrito, y podrá tener lugar por medio de documento público ó privado.

Podrá hacerse por todo el barco ó por una parte del mismo.

Estando el buque en el puerto ó en viaje.

Art. 193. La venta voluntaria de un barco en viaje no perjudicará á los acreedores del vendedor.

Por consiguiente, á pesar de la venta, el buque ó su precio continuarán siendo garantía para dichos acreedores, los cuales podrán además, si así lo creyeren conveniente, impugnar la cuenta por causa de fraude.

Título II.—*Del embargo y venta de las naves.*

Art. 194. Todas las naves podrán ser embargadas y vendidas por áutoridad judicial, y quedará garantido el privilegio de los acreedores con las formalidades siguientes.

Art. 195. No podrá procederse al embargo sino veinticuatro horas después de haberse dado el mandamiento de pago.

Art. 196. El mandato deberá hacerse á la persona del propietario ó en su domicilio, si se tratase de una acción general que hubiese que ejercitar contra él.

El mandamiento podrá notificarse al capitán del buque si el crédito fuere de aquéllos que son susceptibles de privilegio, con arreglo al art. 188.

ART. 197. El ugier expresará en el acta (procès-verbal):

El nombre, profesión y domicilio del acreedor en cuyo nombre obra;

El título en virtud del cual procede;

La cantidad cuyo pago persigue;

La elección de domicilio hecha por el acreedor en la localidad donde reside el tribunal ante el cual deberá hacerse la venta, y en el lugar en que el barco embargado estuviese amarrado;

Los nombres del propietario y el capitán;

El nombre, la especie y el tonelaje del buque;

Hará mención y expresión de las chalupas, botes, jarcias, utensilios, armas, municiones y provisiones, y

Establecerá un guarda.

ART. 198. Si el propietario del barco embargado residiere en la circunscripción del tribunal, el embargante deberá notificarle en el plazo de tres días, mediante copia del acta de embargo, y le hará citar ante el tribunal para presenciar la venta de las cosas embargadas.

Si el propietario residiere fuera de la circunscripción del tribunal, las notificaciones y citaciones le serán hechas en la persona del capitán del barco embargado, ó en su ausencia, en la de aquél que representase al propietario ó al capitán: y el susodicho plazo se aumentará en un día por cada cinco leguas de la distancia de su domicilio.

Si fuese extranjero, y fuera de Haití, las citaciones y notificaciones se harán conforme á lo prescrito por el Código de procedimiento civil, art. 85.[a]

ART. 199. Si el embargo tuviere por objeto un buque de un tonelaje inferior á diez toneladas:

Se pregonarán y públicarán por tres veces los objetos puestos en venta;

Los pregones y publicaciones se harán consecutivamente de ocho en ocho días, en la Bolsa y en la principal plaza pública de la localidad donde estuviere amarrado el barco.

El aviso se insertará en uno de los periódicos que se publiquen en la localidad donde residiere el tribunal ante el cual se persiguiere el embargo; y si no hubiere periódicos, en uno de los que se publiquen en la provincia.

ART. 200. Dentro de los dos días siguientes á cada pregón y publicación, se fijarán carteles:

En el palo mayor del barco embargado;

En la puerta principal del tribunal ante el cual se procediere;

En la plaza pública y en el muelle del puerto en que buque estuviere amarrado, así como en la Bolsa de comercio.

---

[a] Véase el art. 579 del Código Español.

Art. 201. Los pregones, publicaciones y edictos deberán designar:
El nombre, profesión y domicilio del solicitador;
Los títulos en virtud de los cuales obrare;
El importe de la cantidad que se le debe;
La elección de domicilio hecha por el mismo en la localidad donde el tribunal residiere y en el punto en que estuviere amarrado el barco;
Los nombres y el domicilio del propietario del barco embargado;
El nombre del barco, y si estuviese armado ó en armamento, el del capitán;
El tonelaje del barco;
El sitio donde yaciere ó flotare;
El nombre del procurador del solicitante;
La primera postura;
Los días de las audiencias en que se recibirán las subastas.

Art. 202. Después del primer pregón se recibirán las proposiciones en el día indicado por el edicto.

El juez encargado de oficio de efectuar la venta, continuará recibiendo las subastas después de cada pregón, de ocho días, á día fijo, determinado por su auto.

Art. 203. Después del tercer pregón se hará la adjudicación al mayor y último postor, á la extinción de los pagos, sin otro formalidad.

El juez encargado de oficio podrá conceder uno ó dos aplazamientos, de ocho días cada uno, que se publicarán y fijarán.

Art. 204. Si el embargo tuviese por objeto barcos, chalupas y otras embarcaciones de diez ó menos toneladas, la adjudicación se hará en la Audiencia, después de la publicación en el muelle, por espacio de tres días consecutivos, por medio de un cartel en el palo mayor, ó, en su defecto, en otro sitio aparente del barco, y en la puerta del tribunal.

Mediará un plazo de ocho días completos entre la notificación del embargo y la venta.

Art. 205. La adjudicación del barco hará cesar en sus funciones al capitán, salvo su derecho de alzarse en demanda de indemnización contra el que de derecho se la debiere.

Art. 206. Los adjudicatorios de los barcos de cualquiera clase de tonelaje estarán obligados á pagar el precio de su adjudicación dentro del plazo de veinticuatro horas, ó de consignarlo sin gastos en la escribanía del Tribunal de Comercio, bajo pena de ser á ello obligados por vía de apremio corporal.

Á falta de pago ó consignación, el barco volverá á ponerse en venta, y se adjudicará tres días después de una nueva publicación y único edicto á expensas de los adjudicatarios, los cuales serán también corporalmente apremiados para el pago del déficit de los daños y perjuicios y de los gastos.

Art. 207. Las demandas de preferencia de créditos se formulan y notifican en la escribanía del tribunal, antes de la adjudicación.

Si se formulasen después de la adjudicación, se convertirán de pleno derecho en oposiciones á la entrega de las cantidades procedentes de la venta.

Art. 208. El demandante ó el opositor tendrá tres días de tiempo para presentar pruebas.

El defensor tendrá también tres días para contestar.

La causa se llevará á la Audiencia bajo simple citación.

Art. 209. Las oposiciones á la entrega del precio de la venta se recibirán durante tres días después de la adjudicación; pasado este tiempo ya no serán admitidas.

Art. 210. Los acreedores que hicieren oposición estarán obligados á producir ante la escribanía sus títulos de crédito dentro de los tres días siguientes á la intimación que el acreedor ó el tercero embargado les hicieren; en su defecto, se procederá á la distribución del precio de la venta, sin que aquéllos sean comprendidos en ella.

Art. 211. La colocación de los acreedores y la distribución de los fondos se harán entre los privilegiados, según el orden presente por el art. 188, y entre los demás acreedores, según la parte alícuota de sus créditos; unos y otros, tanto en razón de su capital, como de los intereses y gastos.

Art. 212. El barco dispuesto á hacerse á la vela no podrá ser embargado sino por causa de deudas contraídas con motivo del viaje que hubiere de emprender; y, aun en este último caso, el afianzamiento de dichas deudas impedirá el embargo.

Se considerará que un barco está á punto de hacerse á la vela cuando el capitán estuviese provisto de sus papeles para emprender el viaje.

HONDURAS.

Libro tercero.—del comercio marítimo.

Título primero.—*De los buques.*

(Art. 562 es igual al art. 573 del Código Español.

Art. 563 es igual al art. 574 del Código Español.

Art. 564 es igual al art. 576 del Código Español, con excepción de la palabra "respetos" que no está en art. 564 del Código Hondureño.

Art. 565 es igual al art. 577 del Código Español.

Art. 566 es igual al art. 578 del Código Español.

Art. 567 es igual al art. 579 del Código Español.

Art. 568 es igual al art. 580 del Código Español.

Art. 569 es igual al art. 581 del Código Español.

Art. 570 es igual al art. 582 del Código Español.

Art. 571 es igual al art. 583 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria y de las palabras "tribunal civil" en vez de "tribunal" como en el art. 583 del Código Español.

Art. 572 es igual al art. 584 del Código Español, con excepción de referencias numerarias.

Art. 573 es igual al art. 585 del Código Español.)

MÉXICO.

Libro tercero.—Del comercio marítimo.

Título I.—*De las embarcaciones.*

Art. 641. Los buques mercantes constituirán una propiedad que se podrá ádquirir indistintamente por toda persona que no tenga incapacidad legal para ello. Las embarcaciones se adquirirán por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciales.

Cualquiera que sea el modo con que se haga la traslación de dominio de una nave, ha de constar por escritura pública ó por póliza ante corredor.

Para que las embarcaciones aparejadas, equipadas y armadas, puedan dedicarse al comercio, han de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa de un naviero.

Art. 642. La posesión de las embarcaciones sin el título de adquisición, no atribuye la propiedad al poseedor, si no ha sido continua por espacio de diez años. El capitán no puede adquirir la propiedad de la nave por prescripción.

Art. 643. Los capitanes ó contramaestres de las embarcaciones no están autorizados, por razón de sus oficios, á venderlas; mas si estando la embarcación en viaje se inutilizare para la navegación, acudirá su capitán ó contramaestre á la autoridad competente del puerto donde hiciere su primera arribada, la que probado en forma suficiente el daño de la embarcación, y que no puede ser rehabilitada para continuar su viaje, decretará, la venta en pública subasta y con todas las formalidades que se establecen en el art. 657.

Art. 644. En la venta de la nave se entienden siempre comprendidos, aunque no se exprese, todos los aparejos pertenecientes á ella, salvo pacto expreso en contrario.

(Art. 645 es igual al art. 577 del Código Español.)

Art. 646. Cuando las embarcaciones sean ejecutadas y vendidas judicialmente para pago de acreedores, tendrán privilegio de prelación las obligaciones siguientes por el orden en que se designan:

I. Los impuestos que debiera causar la nave y cualquier otro crédito del fisco;

II. Los gastos y procedimientos de la ejecución y venta de la embarcación;

III. Los salarios de los depositarios y guardianes de la embacación y cualquier otro gasto causado en su conservación desde su entrada en el puerto hasta su venta;

IV. El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave;

V. Los sueldos que se deban al capitán y salarios de la tripulación de la nave en su último viaje;

VI. Las deudas inexcusables que en su último viaje haya contraído el capitán en utilidad de la nave, en cuyo caso se comprende el reembolso de los efectos de su cargamento que hubiese vendido con el mismo objeto;

VII. Lo que se deba por los materiales y mano de obra de la construcción de la nave, cuando no hubiere hecho viaje alguno; y si hubiere navegado, la parte del precio que aun no esté satisfecha á su último vendedor; y las deudas que se hubieren contraído para repararla, aparejarla y aprovisionarla para el último viaje;

VIII. Las hipotecas y cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento, apresto y máquina de vapor, antes de la última salida de la nave;

IX. El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, máquina de vapor, armamento y apresto de la nave;

X. La indemnización que se deba á los cargadores, por valor de los géneros cargados en la nave que no se hubieren entregado á los consignatarios y la indemnización que les corresponda por las averías de que sea responsable la nave.

ART. 647. Para gozar de la preferencia que en su respectivo grado se marca á los créditos de que hace mención el art. 646, se han de justificar éstos en la forma siguiente:

Los créditos del fisco, por certificaciones de autoridades competentes;

Los gastos judiciales erogados con arreglo á derecho y aprobados por el tribunal competente;

Los salarios y gastos de conservación del buque y sus pertrechos, por decisión formal del tribunal que hubiere autorizado ó aprobado después dichos gastos;

Los sueldos del capitán y salarios de la tripulación, por liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón de la nave, aprobada por el capitán del puerto;

Las deudas contraídas para cubrir las urgencias de la nave y su tripulación durante el último viaje y las que resulten contra la nave por haberse vendido efectos del cargamento, se calificarán y examinarán por el tribunal competente en juicio instructivo y sumario, con

vista de las justificaciones que presente el capitán de las necesidades que dieron lugar á contraer aquellas obligaciones;

Los créditos procedentes de la construcción ó venta del buque, por las escrituras otorgadas á su debido tiempo con las solemnidades que prescribe la ordenaza de matrículas;

Las provisiones para el apresto, aparejos y vituallas de la nave, por facturas de los proveedores, con el recibo á su pie del capitán y el visto bueno del naviero, con tal que de aquellas facturas se haya tomado razón en la capitanía del puerto, á más tardar diez días después de la salida del buque;

Las hipotecas por su orden, en vista de las escrituras respectivas y de su registro;

Los préstamos á la gruesa por los contratos otorgados conforme á derecho, con tal que de estos contratos se haya depositado un duplicado en la capitanía del puerto, si la hubiere, á más tardar diez días después de la salida del buque;

Los premios de seguros por las pólizas y certificaciones de los corredores que intervinieron en ellos;

Y los créditos de los cargadores por falta de entrega del cargamento ó averías ocurridas en él, por sentencia judicial ó arbitral.

Art. 648. Los acreedores, por cualquiera de los títulos mencionados en el art. 646, conservarán su derecho expedito contra la nave aun después de vendida ésta, durante todo el tiempo que permanezca en el puerto donde se vendió, y sesenta días después que se hizo á la mar, despachada á nombre y por cuenta del nuevo propietario.

Art. 649. Si la venta se hicere en pública subasta y con intervención de la autoridad judicial bajo las formalidades prescritas en el art. 657, se extingue toda responsabilidad de la nave en favor de los acreedores desde el momento en que se otorgue la escritura de venta.

Art. 650. Si se vendiere una nave estando en viaje, conservarán sus derechos íntegros contra ella los expresados acreedores hasta que la nave regrese al puerto donde esté matriculada y seis meses después, sin perjuicio de los derechos que les corresponda ejercitar en puerto distinto.

Art. 651. Mientras dura la responsabilidad de la nave por las obligaciones detalladas en al art. 646, puede ser embargada á instancia de los acreedores que presenten sus títulos en debida forma en cualquier puerto en que se halle; y se procederá á su venta judicialmente con audiencia y citación del capitán, en caso de hallarse ausente el naviero.

Art. 652. Por cualquier otra deuda que tenga el propietario de la nave, no puede ser ésta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento se entenderá con el mismo propietario, haciéndole la primera citación al menos en el lugar de su domicilio.

Art. 653. Ninguna nave cargada y despachada para hacer viaje puede ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de

cualquiera naturaleza que éstas sean, sino por las que se hayan contraído para aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje y no anteriormente; y aún en este caso cesarán los efectos del embargo, si cualquier interesado en la expedición diere fianza suficiente de que la nave regresará al puerto en el tiempo prefijado en la patente, ó que si no lo verificase por cualquier accidente, aunque sea fortuito, satisfará la deuda demandada en cuanto sea legítima.

Art. 654. Las embarcaciones extranjeras surtas en puertos mexicanos no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en el territorio mexicano y en utilidad de las mismas embarcaciones, á no ser por sentencia pronunciada en país extranjero que deba ejecutarse con arreglo á las leyes de la República.

Art. 655. Por las deudas particulares de un copartícipe en la nave, no podrá ésta ser detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en ella tenga el deudor.

Art. 656. Siempre que se haga embargo de una nave se inventariarán detalladamente todos los aparejos y pertrechos de ella, caso de pertenecer al propietario de la misma nave.

Art. 657. Ninguna nave puede rematarse en venta judicial sin que haya sido subastada públicamente por término de treinta días, renovándose cada diez días los carteles en que se anuncie la venta.

Los carteles se fijarán en los sitios acostumbrados para los demás anuncios en el puerto donde se haga la venta, y en su jurisdicción; y además se fijará un cartel en la entrada de la capitanía del puerto y otro en el palo mayor ó costado de la embarcación.

La venta se anunciará también en todos los periódicos que se publiquen en la jurisdicción del puerto, y se hará constar en el expediente de subasta el cumplimiento de ésta y las demás formalidades prescritas. En los remates se procederá con las solemnidades y en la forma que está dispuesto por el derecho común para las ventas judiciales.

Art. 658. Las dudas ó cuestiones que pueden sobrevenir entre los copartícipes de una nave sobre las cosas de interés común, se resolverán por la mayoría, la cual se constituye por las partes de propiedad en la nave que formen más de la mitad de su valor. La misma regla se observará para determinar la venta de la nave, aun cuando la repugnen algunos copartícipes.

Art. 659. Los propietarios de la nave tendrán preferencia en el fletamento de ella si con anterioridad no se ha contratado con terceras personas, á precio y condiciones iguales sobre los que no lo sean; y si concurriesen á reclamar este derecho para un mismo viaje dos ó más copartícipes, tendrá la preferencia el que tenga más interés en la nave; y entre copartícipes que tengan igual interés en ella, se sorteará él que haya de ser preferido cuando no se avengan á fletarla por partes iguales.

ART. 660. La preferencia que se declara en el artículo anterior á los copartícipes de la nave, no los autorizará para exigir que se varíe el destino que por disposición de la mayoría se haya fijado al viaje.

ART. 661. También gozarán los copartícipes del derecho de tanto sobre la venta que alguno de ellos pretenda hacer de su porción respectiva, proponiéndolo en el término preciso de los tres días siguientes á la celebración de la venta y consignando en el acto el precio de ella.

ART. 662. El vendedor puede precaverse contra el derecho de tanteo haciendo saber la venta que tenga concertada á cada uno de sus copartícipes; y si dentro del mismo término de tres días no hiciesen uso de aquel derecho, no lo tendrán á hacerlo después de celebrada.

ART. 663. Cuando la nave necesite reparación será suficiente que uno sólo de los copartícipes exija que se haga para que todos estén obligados á proveer de fondos suficientes para que se verifique; y si alguno no lo hiciere en el término de los quince días siguientes al que sea requerido judicialmente para ello, y todos ó algunos de los demás lo supliesen, tendrá derecho él que haga este suplemento á que se le trasfiera el dominio de la parte que correspondía al que no hizo la provisión de fondos, abonándole por justiprecio el valor que á ésta correspondiese antes de hacer la reparación. El justiprecio se hará antes que se dé principio á la reparación, por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el juez en caso que alguna deje de verificarlo.

ART. 664. Para todos los efectos legales sobre que no se haya hecho modificación ó restricción por las leyes de este Código, guardarán las embarcaciones la condición de bienes muebles.

(Art. 665 es igual al art. 574 del Código Español.)

NICARAGUA.

LIBRO TERCERO.—DEL COMERCIO MARÍTIMO.

TÍTULO I.—*De las naves.*

ART. 322. Bajo la denominación de naves están comprendidas todas las embarcaciones de cualquier porte, excepto las que fueren accesorias para la navegación de otra. Su propiedad se adquiere por los mismos medios que los demás bienes comerciables, por construcción y por legítima presa, en estado de guerra, y con arreglo al "Derecho de gentes y leyes del corso."

ART. 323. Las naves mercantes, cualquiera que sea el propietario, no deben girar sino bajo la responsabilidad directa de un naviero, y después de matriculadas en la forma que prescriben las leyes de marina. Puede adoptarse en ellas la construcción que se crea más conveniente; pero sólo será permitido que se den á la navegación, si

se hallan en buen estado, á juicio de peritos nombrados por la autoridad competente.

Art. 324. La propiedad ó traslación de dominio de las naves debe hacerse constar por instrumento público, ó auténtico respectivamente; y la adquisición, sin este título, sólo puede legalizarse por la posesión continua de treinta años, si el poseedor no las hubiere ocupado en calidad de capitán, al cual no basta el transcurso de ningún tiempo. La prescripción con justo título se verfica del mismo modo que la de los otros bienes muebles, con arreglo al derecho común.

Art. 325. Las naves extranjeras no pueden ocuparse en el comercio de cabotaje, sino bajo la responsabilidad de un naviero de la República, salvo lo que se establezca por tratados con otras naciones.

Art. 326. Si la nave durante el viaje se inutilizare para la navegación, el capitán ó maestre, en el primer puerto de su arribada, acudirá al Tribunal de Comercio, ó, en su defecto, á la autoridad judicial competente; y probado el daño de la nave, y que no puede ser rehabilitada, se decretará la venta en pública subasta, caso de no haber persona autorizada por el propietario para la enajenación.

Art. 327. En la venta de una nave se entienden comprendidos todos sus aparejos y objetos destinados al servicio de la navegación, ó al reparo de aquélla, si no se excluyen expresamente; mas no se comprenden las vituallas ó provisiones de boca y guerra; y si, al tiempo del contrato, la nave está en viaje, pertenece al comprador el importe de los fletes de vuelta, y aun el de los de ida, sino hubiere llegado todavía al puerto de su destino, salvo estipulaciones contrarias.

Art. 328. En la ejecución judicial de una nave, los créditos, sin perjuicio de las acciones contra la persona del deudor, serán pagados por el orden siguiente:

1°. Las costas judiciales y de depósito;

2°. Los valores invertidos en la refacción, durante el último viaje y después de él, los de construcción si no se ha hecho viaje alguno, y el precio de la venta hecha de la nave, en cualquier tiempo, si no fué dada á plazo;

3°. Lo que del último viaje se deba por salarios del capitán, oficiales y tripulación, ó suplementos invertidos en este objeto, ó en pertrechos ó provisiones;

4°. Los derechos y créditos fiscales, sobre la nave ó por razón de ella;

5°. El premio de seguros de la nave, en su último viaje, y la contribución por avería gruesa;

6°. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre la nave para su última salida;

7°. Las indemnizaciones debidas á los cargadores;

8°. El precio de venta de la nave dada á plazos, y los crédito pignoraticios ó hipotecarios contratados sobre ella;

9°. Los demás créditos originados por razón de la nave, excluidos ó no comprendidos en los números anteriores, prefiriéndose por su orden los posteriores en tiempo;

10. Las demás deudas del propietario que no se originen de la nave, prefiriendo, por su orden, las anteriores en tiempo.

Los acreedores de un mismo grado, comprendidos desde el número primero al sétimo inclusivo de esta escala, serán pagados, en sus casos, á prorrata, y sin consideración al tiempo; y concurriendo varios del grado octavo, tendrán preferencia los de mayor antigüedad.

Art. 329. Los acreedores contra la nave conservan sus acciones en ella después de enajenada, mientras permanezca en el puerto, y sesenta días más, contados desde su salida; pero si la venta se hace en subasta judicial, dichas acciones cesan en el acto del remate. Si la enajenación se verifica estando la nave en viaje, los derechos sobre ella prescriben á los seis meses, desde su arribada á cualquier puerto de la República.

Art. 330. Mientras dura la reponsabilidad de la nave, ésta puede ser embargada en cualquier puerto á instancia de algún acreedor, y ejecutada con audiencia del capitán, si no estuviere el naviero; pero, por cualquier otra deuda del propietario, la nave no puede ser embargada, sino en el puerto de su matrícula, y con audiencia del deudor.

Art. 331. La nave, despachada para hacer viaje, no puede ser detenida por deudas, si no es que se hayan contraído para aprovisionarla para el mismo viaje, y no se dé fianza que garantice su regreso en el tiempo prefijado, ó el pago de la deuda, en cuanto resulte legítima.

Art. 332. En todo caso, por las deudas de un copartícipe de la nave, no se impedirá su navegación, en perjuicio de los otros; y el embargo debe limitarse á la acción ó derecho que aquél tenga.

Art. 333. Para la venta judicial de las naves, se fijarán carteles, por una vez, treinta días antes, contados el de la fijación y el del remate, en la puerta del tribunal, y en las capitanías de los puertos, y se publicará la subasta, cuatro veces sucesivas, una cada semana, en el periódico oficial. Faltando estos requisitos, la venta será rescindible dentro de otros noventa días, contados de momento á momento, desde que se entregare la posesión de la nave.

Art. 334. Las determinaciones relativas á la venta y administración de la nave, cuya propiedad pertenezca á muchos, se resolverán en junta de propietarios, por el voto de la mayoría, teniéndose por tal, la que posea mayor valor en la propiedad; pero tratándose de reparos á la nave, conducentes para su seguridad en la navegación, basta un voto para decidir que se hagan, y puede hacerlos cualquiera de los copartícipes, computándosele las expensas por aumento de capital, á cuyo efecto se tasará por peritos lo que la nave valga antes de los reparos.

ART. 335. Los propietarios de la nave tendrán preferencia en el fletamento, antes de ser cargada, y á condiciones iguales á las que otro hubiere pactado, con tal que no haya de variar su destino anteriormente resuelto por la mayoría. En la concurrencia de diversos propietarios, se preferirá al que tenga mayor porción, ó al que se decida por un sorteo, si fueren iguales.

ART. 336. Cuando un copartícipe haya de vender su porción en la nave, debe requerir á sus condueños, los cuales tendrán derecho de tanteo y sólo podrá consumarse válidamente la venta, cuatro días después, contado el del requerimiento y el de la venta. Concurriendo varios copartícipes al tanteo, serán admitidos á prorrata de sus porciones respectivas.

PERÚ.

LIBRO TERCERO.—DEL COMERCIO MARÍTIMO.

SECCIÓN I.—*De los buques.*

(Arts. 586, 587, 588, 589 y 590 son iguales á los arts. 573, 574, 575, 576 y 577 del Código Español.

Art. 591 es igual al art. 578 del Código Español.

Arts. 592, 593, 594 y 595 son iguales á los arts. 579, 580, 581 y 582 del Código Español.

Art. 596 es igual al art. 583 del Código Español, con excepción de las palabras "peruano" y "Perú," que son en el Código Español "español" y "España"; y los núms. "593" y "625," que son en el Código Español "580" y "612."

Art. 597 es igual al art. 584 del Código Español, con excepción de los núms. "593" y "592," que son en el Código Español "580" y "579."

Art. 598 es igual al art. 585 del Código Español.)

SALVADOR.

LIBRO TERCERO.—DEL COMERCIO MARÍTIMO.

TÍTULO I.—*De los buques.*

(Art. 476 es igual al art. 573 del Código Español.

Art. 477 es igual al art. 574 del Código Español.

Art. 478 es igual al art. 576 del Código Español.

Art. 479 es igual al art. 577 del Código Español.

Art. 480 es igual al art. 578 del Código Español, con excepción de las palabras, "Salvador" y "salvadoreño" en vez de "España" y "español."

Art. 481 es igual al art. 579 del Código Español.)

ART. 482. En toda venta judicial de un buque para pago de acreedores tendrán prelación por el orden en que se enumeran:

1°. Los salarios de los depositarios y guardas del buque, y cualquier otro gasto aplicado á su conservación desde la entrada en el puerto hasta la venta, que resulten satisfechos ó adeudados en virtud de cuenta justificada y aprobada por el juez ó tribunal;

2°. El alquiler del almacén donde se hubieren custodiado el aparejo y pertrechos del buque, según contrato;

3°. El reembolso de los efectos del cargamento que hubiere vendido el capitán para reparar el buque, siempre que la venta conste ordenada por auto judicial, celebrado con las formalidades exigidas en tales casos, y anotada en la certificación de inscripción del buque;

4°. Los créditos pendientes de pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiere navegado, y los provenientes de reparar y equipar el buque y de proveerle de víveres y combustible en el último viaje;

Para gozar de esta preferencia, los créditos contenidos en el presente número deberán constar por contrato inscrito en el registro mercantil, ó si fuere de los contraídos para el buque estando en viaje y no habiendo regresado al puerto de su matrícula, estarlo con la autorización requerida para tales casos, y anotados en la certificación de inscripción del mismo buque;

5°. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque antes de su salida, justificadas con los contratos otorgados según derecho y anotados en el registro mercantil; las que hubiere tomado durante el viaje con la autorización expresada en el número anterior, llenando iguales requisitos, y la prima del seguro acreditada con la póliza del contrato ó certificación sacada de los libros del corredor este artículo es parecido al art. 580 del Código Español.

(Art. 483 es igual al art. 581 del Código Español.

Art. 484 es igual al art. 582 del Código Español.

Art. 485 es igual al art. 583 del Código Español, con excepción de las palabras "salvadoreño" y "Salvador" en vez de "español" y "España."

Art. 486 es igual al art. 584 del Código Español.

Art. 487 es igual al art. 585 del Código Español.)

SANTO DOMINGO.

LIBRO SEGUNDO.—DEL COMERCIO MARÍTIMO.

TÍTULO I.—*De las naves y otras embarcaciones marítimas.*

ART. 190. Las naves y demás embarcaciones marítimas, son bienes muebles. Sin embargo, responden de las deudas del vendedor, y especialmente de las que la ley declara privilegiadas.

Art. 191. Son privilegiadas, y en el orden en que van colocadas, las deudas siguientes: 1° las costas judiciales y otras, hechas para efectuar la venta y la distribución del precio; 2° los derechos de tonelada y demás de puerto impuestos por las leyes fiscales; 3° los salarios del guardián, y gastos de custodia de la embarcación, desde su entrada en el puerto hasta la venta; 4° el alquiler de los almacenes en que estén depositados los aparejos y pertrechos; 5° los gastos de conservación de la embarcación y de sus aparejos y pertrechos, desde su último viaje y su entrada en el puerto; 6° los gajes y salarios del capitán y demás personas de la tripulación empleadas en el último viaje; 7° las cantidades prestadas al capitán para las urgencias del buque durante el último viaje, y el reembolso del precio de las mercancías que hubiere vendido para el mismo objeto; 8° las cantidades debidas á los vendedores y á los proveedores y operarios empleados en la construcción, si la nave no hubiere hecho todavía ningún viaje; y las cantidades debidas á los acreedores por subministros, trabajos, mano de obra, carena, vituallas, armamento y equipo, antes de la partida de la nave, si ya hubiere navegado; 9° las cantidades prestadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, para carena, vituallas, armamento y equipo, antes de partir la nave; 10° el importe de las primas de los seguros hechos sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto de la nave, debidas por el último viaje; 11° los daños y perjuicios debidos á los fletadores, por no entregárseles las mercancías que han cargado, ó por indemnización de las averías que hayan padecido las dichas mercancías por faltas del capitán ó de la tripulación.

Los acreedores comprendidos en cada uno de los números del presente artículo, vendrán á concurrencia y á prorrata, si no bastare para todos el valor de la embarcación.

Art. 192. El privilegio concedido á las deudas expresadas en el artículo precedente, no tendrá efecto, si no se justifican en la forma siguiente: 1° las costas judiciales se comprobarán, con los estados de gastos aprobados por los tribunales competentes; 2° los derechos de tonelada y otros, con los recibos legítimos de los recaudadores; 3° las deudas designadas en los núms. 1, 3, 4 y 5 del art. 191, se comprobarán con estados aprobados por el presidente del tribunal de comercio; 4° los gajes y salarios de la tripulación, con los roles de aparejo y desaparejo aprobados por la capitanía del puerto; 5° las sumas prestadas y el valor de las mercancías vendidas para las urgencias de la nave durante el último viaje, con los estados formados por el capitán, comprobados con diligencias sumarias firmadas por el capitán y los principales de la tripulación, acreditando la necesidad de los préstamos; 6° la venta de la nave, con un documento de fecha cierta; y los suministros para el armamento, apresto, y vituallas de la nave, se acreditarán con las memorias, facturas ó estados visados

por el capitán y aprobados por el armador, de los cuales se depositará un duplicado en la secretaría del tribunal de comercio antes de partir la nave, ó, á más tardar, dentro de diez días después de su partida; 7° las cantidades prestadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto, antes de la partida de la nave, se comprobarán por medio de contratos hechos ante notarios, ó bajo firma privada, cuyas compulsas ó duplicados serán depositados en la secretaría del tribunal de comercio, dentro de los diez días de su fecha; 8° las primas de los seguros se comprobarán con las pólizas ó con los extractos de los libros de los corredores de seguros; 9° los daños y perjuicios debidos á los fletadores, se comprobarán con las sentencias ó con las decisiones arbitrales que hayan intervenido.

Art. 193. Los privilegios de los acreedores se extinguirán, independientemente de los medios generales de extinguirse las obligaciones: por la venta judicial, hecha según las formalidades establecidas en el título siguiente; ó, cuando después de una venta voluntaria, la nave haya hecho un viaje marítimo, á nombre y por cuenta del comprador, y sin oposición de parte de los acreedores del vendedor.

Art. 194. Se presume que una nave ha hecho un viaje marítimo: cuando su partida y arribo hayan sido comprobados en dos puertos diferentes, y treinta días después de la partida; cuando, sin haber arribado á otro puerto, se hayan pasado más de sesenta días entre la partida y el regreso al mismo puerto; ó cuando habiendo partido la nave para un viaje largo, ha estado más de sesenta días navegando, sin reclamación por parte de los acreedores del vendedor.

Art. 195. La venta voluntaria de una nave debe hacerse por escrito, y podrá tener lugar por documento público, ó bajo firma privada. Puede hacerse, ó de toda la nave, ó de una parte de la nave; ya esté la nave en el puerto, ó ya navegando.

Art. 196. La venta voluntaria de una nave que esté navegando, no perjudica á los acreedores del vendedor. De consiguiente, no obstante la venta, la nave ó su valor continúan en prenda á favor de dichos acreedores, los cuales hasta podrán, si lo tienen por conveniente, anular la venta por causa de fraude.

Título II.—*Del embargo y venta de las naves.*

Art. 197. Toda embarcación marítima puede ser embargada y vendida, por autoridad judicial, y el privilegio de los acreedores quedará extinguido por las formalidades siguientes.

Art. 198. No se podrá proceder al embargo, hasta pasadas veinte y cuatro horas después del mandamiento de pago.

Art. 199. Este acto deberá notificarse al propietario en persona, ó en su domicilio, si se trata de ejercitar una acción general contra él. La intimación se podrá notificar al capitán de la nave, si el crédito es del número de aquéllos que tienen privilegio sobre la nave, conforme al art. 191.

Art. 200. El alguacil expresará en el acta de embargo: el nombre, profesión y morada del acreedor por quien procede; el título en cuya virtud procede; la suma cuyo pago persigue; la elección de domicilio hecha por el acreedor en el lugar donde reside el tribunal ante quien debe pedirse la venta, y en el lugar donde se halle amarrada la nave embargada; los nombres del dueño y del capitán; el nombre, la especie y la cabida de la nave; y la enunciación y descripción de las chalupas, botes, aparejos, utensilios, armas, municiones y provisiones; pondrá un guardián.

Art. 201. Si el dueño de la nave embargada reside en el distrito del tribunal, el ejecutante debe, en el término de tres días, hacerle notificar copia del acta de embargo, y hacerlo citar ante el tribunal, para oír ordenar la venta de las cosas embargadas. Si el dueño no está domiciliado en el distrito del tribunal, las notificaciones y citaciones se harán al capitán de la nave embargada, ó, en su ausencia, al que represente al dueño ó al capitán; y se concederá un día, fuera del término de los tres, por cada tres leguas de distancia de su domicilio. Si es extranjero y se halla fuera de la República, las notificaciones y citaciones se harán del modo prescrito por el art. 69 del Código de procedimiento civil.

Art. 202. Si el embargo fuere de una embarcación cuya cabida sea de más de diez toneladas, se harán tres pregones y publicaciones de las cosas en venta. Estos pregones y publicaciones se harán seguidamente, de ocho en ocho días, en la bolsa, si la hubiere, y en la principal plaza pública del lugar donde la embarcación esté amarrada. El aviso se insertará en un periódico en el lugar donde resida el tribunal ante el cual se siga el embargo; y si no lo hay, en uno de los que se impriman en el lugar más próximo.

Art. 203. En los dos días siguientes á cada pregón y publicación, se fijarán carteles, en el palo mayor de la embarcación embargada; en la puerta principal del tribunal ante el cual se proceda; en la plaza pública, y en el muelle del puerto donde la embarcación esté amarrada; y también en la bolsa de comercio, si la hubiere.

Art. 204. Los pregones, publicaciones y carteles deberán designar: el nombre, profesión y morada del ejecutante; los títulos en cuya virtud ejecuta; la cantidad que se le debe; la elección de domicilio hecha por él en el lugar en que reside el tribunal, y en el lugar en que la nave está amarrada; el nombre y domicilio del dueño de la nave embargada; el nombre de la nave; y si está equipada ó equipándose, y los nombres del capitán; la cabida de la nave; el sitio donde esté amarrada ó anclada; el nombre del abogado del ejecutante; el primer precio para la subasta; los días de las audiencias en que se admitirán las pujas.

Art. 205. Después del primer pregón, las pujas se admitirán el día indicado en los carteles. El juez comisionado de oficio para la

venta, continuará recibiendo las pujas después de cada pregón, de ocho en ocho días, en día cierto, señalado por un auto suyo.

Art. 206. Después del tercer pregón, la adjudicación se hará al mejor postor, al extinguirse la tercera bugía sin otra formalidad. El juez comisionado de oficio podrá conceder una ó dos prórrogas, cada una de ocho días. Éstas se publicarán y fijarán por carteles.

Art. 207. Si el embargo fuere de barcas, chalupas y otras embarcaciones de diez toneladas ó menos de porte, la adjudicación se hará en la audiencia, después de hecha la publicación sobre el muelle, durante tres días consecutivos, por medio de cartel en el mástil, ó, si no lo hay, en otro sitio aparente de la nave, y en la puerta del tribunal. Se dejará pasar el término de ocho días francos entre la notificación del embargo y la venta.

Art. 208. Verificada la adjudicación de la nave, cesan las funciones del capitán; quedándole salvo su derecho para reclamar por indemnización contra quien haya lugar.

Art. 209. Los adjudicatarios de las naves de cualquier porte, están obligados á pagar el precio de la venta en el término de veinte y cuatro horas, ó á consignarle sin costas en la secretaría del tribunal de comercio. A falta de pago ó de consignación, la embarcación se volverá á poner en venta, y se adjudicará tres días después de una nueva publicación, y un solo cartel, por cuenta de los anteriores adjudicatarios, los cuales serán igualmente apremiados en sus personas al pago del déficit, los daños, los perjuicios y las costas.

Art. 210. Las demandas en distracción se formalizarán y presentarán en la secretaría del tribunal ántes de la adjudicación. Si las demandas en distracción no se propusieren sino después de la adjudicación, se convertirán, de pleno derecho, en oposiciones á la entrega de las cantidades procedentes de la venta.

Art. 211. El demandante ú opositor tendrá tres días para probar su acción. El demandado tendrá tres días para contradecir. La causa se verá en audiencia con una simple citación.

Art. 212. Durante tres días después del de la adjudicación, se admitirán las oposiciones á la entrega del precio; pasado este término, ya no se admitirán.

Art. 213. Los acreedores opositores están obligados á presentar, en la secretaría, sus títulos de crédito, durante los tres días siguientes á la intimación que se les haga por parte del acreedor ejecutante, ó por el tercer embargado; no haciéndolo así, se procederá á la distribución del precio de la venta, sin comprenderlos en ella.

Art. 214. La graduación de los acreedores y la distribución del precio de la venta, se harán entre los acreedores privilegiados, en el orden prescrito por el art. 191; y entre los otros acreedores, á prorrata de sus créditos. Todo acreedor graduado lo es tanto por su crédito principal, como por los intereses y costas.

ART. 215. La nave pronta á hacerse á la mar, no es embargable, á no ser por deudas contraídas para el viaje que va á hacer; y aun en este último caso, una fianza por dichas deudas impedirá el embargo. Se reputa que la nave está pronta á hacerse á la mar, cuando el capitán tiene en su poder los despachos para el viaje.

UNITED STATES (LOS ESTADOS UNIDOS DE LA AMÉRICA DEL NORTE).

(Véanse los arts. 573 á 585 del Código Español).

ESTATUTOS REVISADOS DE LOS ESTADOS UNIDOS (REVISED STATUTES OF THE UNITED STATES).

SEC. 4131. *Cuales son buques de los Estados Unidos.*—Los buques inscritos como prescribe la ley, con exclusión de cualesquier otros, excepto aquéllos que hayan sido debidamente habilitados de acuerdo con la ley para el comercio de cabotaje ó para la pesca, ó para una de estas cosas, se considerarán buques de los Estados Unidos y como tales con derecho á los beneficios y privilegios que les corresponden. No gozarán, sin embargo, de dichos derechos y privilegios sino mientras sean únicamente propiedad de ciudadanos y estén bajo el mando de un ciudadano de los Estados Unidos. La oficialidad de los buques de los Estados Unidos será en todos los casos compuesta de ciudadanos de los Estados Unidos.

SEC. 4132. *Cuales son los buques con derecho á ser inscritos.*—Los buques construídos en los Estados Unidos y que sean únicamente propiedad de sus ciudadanos; los que puedan ser apresados en la guerra por ciudadanos de los Estados Unidos y condenados legalmente como presa; los que puedan ser condenados á pérdida por infracción de las leyes de los Estados Unidos y que sean únicamente propiedad de sus ciudadanos, con exclusión de otros, pueden ser inscritos como lo dispone el presente Título.

SEC. 4133. *Buques de la propiedad de personas que no están domiciliadas (en los Estados Unidos).*—No tienen derecho á ser inscritos, y si lo fueren no gozarán de los beneficios de la inscripción, los buques que sean en todo ó en parte propiedad de un ciudadano americano que por lo general reside en el extranjero, mientras dure su residencia allí, excepto en el caso de ser cónsul de los Estados Unidos, ó bien agente ó socio de una casa de comercio ó razón social formada por ciudadanos americanos y que verdaderamente tenga negocios en los Estados Unidos.

SEC. 4134. *Buques de la propiedad de ciudadanos por naturalización, que no están domiciliados (en los Estados Unidos).*—No tienen derecho á ser inscritos como buques de los Estados Unidos, y si lo fueren no

gozarán de los beneficios de la inscripción los buques que sean en todo ó en parte propiedad de una persona naturalizada en los Estados Unidos domiciliada por más de un año en el país de su origen, ó por más de dos años en cualquier país extranjero, á menos que dicha persona sea cónsul ú otro agente público de los Estados Unidos. Nada de lo contenido en esta sección ha de interpretarse como que impide que se vuelva á inscribir cualquier buque que antes hubiera estado inscrito, en el caso de venta de buena fe á un ciudadano domiciliado en los Estados Unidos. Pero, antes de que se conceda la nueva inscripción se presentará al administrador (de aduana) pruebas satisfactorias de la ciudadanía de la persona por cuya cuenta se compre el buque.

SEC. 4135. *Abanderamiento extranjero de buques americanos.*—Ningún buque que haya sido registrado ó inscrito como buque americano de los Estados Unidos de acuerdo con la ley, y que se le haya expedido licencia ó haya sido autorizado de cualquier otro modo para navegar con pabellón extranjero y á gozar de la protección de cualquier gobierno extranjero durante la rebelión (1861–1865), será considerado como buque de los Estados Unidos ó como inscrito allí, ni gozará de los derechos y privilegios de los buques de los Estados Unidos, sino de acuerdo con las disposiciones de la ley que autorice especialmente esta inscripción.

SEC. 4141. *Donde se hace la inscripción.*—Todo buque, con las excepciones que se prescriban más adelante, será inscrito por el administrador del distrito aduanero en donde está comprendido el puerto á que pertenezca dicho buque en la fecha de la inscripción; este puerto será aquél en donde el dueño, si fuere uno y en caso de ser más de uno el agente ó naviero, tienen su domicilio habitual, ó bien el más cercano á éste.

SEC. 4145. *Fianza para la inscripción.*—Antes de proceder á la inscripción de un buque, el naviero, ó agente, acompañado del capitán y de uno ó más fiadores, á satisfacción del administrador del distrito aduanero cuyo deber es hacer la inscripción, prestará fianza á favor de los Estados Unidos, por la suma de cuatrocientos dollars, si el tonelaje del buque no excede de cincuenta toneladas; si excediere de cincuenta y no de cien toneladas, por la suma de ochocientos dollars; si de más de cien, pero que no excedan de doscientas, por la suma de mil doscientos dollars; si de más de doscientas, pero que no excedan de trescientas, por la suma de mil seiscientos dollars; y si excediere de trescientas toneladas, por la suma de dos mil dollars.

SEC. 4153. *Tonelaje.*—El tonelaje de registro de todo buque construído en los Estados Unidos ó que sea propiedad de uno ó más ciudadanos de los Estados Unidos es toda su capacidad cúbica interna medida por toneladas de cien pies cúbicos cada una, que se verificará como sigue: Mídase el largo del buque en línea recta, siguiendo la

parte superior del puente de carga, desde la parte interior del forro interior, espesor medio, en el costado de la roda, hasta el interior del forro de la armazón de popa, espesor medio. Dedúzcase de esta medida lo que corresponde á la inclinación de la proa en el espesor del puente y lo que corresponde á la inclinación de la armazón de popa en el espesor del puente, así como también lo que corresponde á la inclinación de popa en la tercera parte de la vuelta del bao. Divídase esta dimensión por el número de partes iguales que dispone el siguiente cuadro, según la clase á que pertenezca el buque. (Véase el cuadro abajo mencionado en la obra de Desty.)

SEC. 4159. *Inscripción á la compra del buque.*—Cuando un ciudadano de los Estados Unidos comprare ó aquiriere posesión de un buque con derecho á ser inscrito, y dicho buque estuviere en un distrito (aduanero) distinto de aquél donde tiene su domicilio habitual, el administrador del distrito donde se encuentre el buque en el momento de la compra ó adquisición, lo inscribirá cuando el comprador ó dueño haya cumplido con los disposiciones mencionadas relativas á la inscripción de buques. El juramento de ley puede prestarlo el dueño, á voluntad, ó bien ante el administrador del distrito que comprende el puerto á que pueda pertenecer dicho buque ó ante el administrador del distrito en cuya jurisdicción se halle el buque, quedando uno ú otro facultado para recibir el juramento.

SEC. 4160. *Entrega del certificado expedido al comprador.*—Cuando un buque inscrito de acuerdo con las disposiciones contenidas en la sección anterior llegase al distrito al cual corresponde el puerto á que pertenece, el certificado de inscripción, obtenido como queda dicho, se entregará al administrador de dicho distrito quien, una vez cumplidos los requisitos que prescribe el presente Título, relativos á la inscripción de buques, expedirá uno nuevo en vez del antiguo. El certificado expedido, como se ha dicho, lo devolverá sin dilación el administrador que lo recibió al que lo expidió. Si no se hiciere la entrega del primer certificado de inscripción como se dispone, el dueño y el capitán del buque al llegar al distrito al cual corresponde el puerto á que pertenezca la embarcación, quedarán sujetos de mancomún á una multa de cien dollars, quedando desde luego anulado el certificado de registro ó inscripción.

SEC. 4164. *Inscripción á la venta por mandamiento judicial.*—Cuando, mediante pruebas satisfactorias, el Secretario del Tesoro estuviere satisfecho de que un buque ha sido vendido y traspasado por razón de un mandamiento judicial y que el dueño anterior conserva el certificado de inscripción, el Secretario puede ordenar al administrador del distrito á que pueda pertenecer el buque, que expida una nueva inscripción ó registro de acuerdo con la referida venta á favor de los dueños que cumplan con los requisitos y condiciones que la ley exije para la expedición de dichos documentos, exceptuando únicamente la

entrega del antiguo certificado de inscripción. Nada de lo contenido en esta sección ha de interpretarse como que releva de responsabilidad á ninguna persona que se haya hecho acreedora á un castigo por no entregar los documentos pertenecientes á un buque, en caso de venta ó traspaso.

SEC. 4165. *Venta á extranjeros.*—Ningún buque inscrito de acuerdo con las disposiciones de una ley de los Estados Unidos y que haya sido secuestrado, ó apresado y condenado por autoridad de cualquiera potencia extranjera, ó que por venta llega á ser propiedad de un extranjero, tiene derecho ni está habilitado para recibir nueva inscripción, aun en el caso de que dicho buque pase luego á ser propiedad americana. Dichos buques serán tenidos y considerados por todos respectos y para todos los fines como buques extranjeros. Nada de lo contenido en esta sección ha de entenderse ó interpretarse como que afecta á la persona dueña del buque en el momento del secuestro, ó la captura, ni á su ejecutor ó administrador, ni impide que dicho dueño, su ejecutor ó administrador, en caso de recobrar la propiedad del buque inhabilitado como queda dicho, ya sea por compra ó de otra manera, pueda solicitar y recibir una nueva inscripción, como en otras circunstancias pudo haberlo hecho.

SEC. 4166. *Inscripción á la venta en el extranjero.*—Cuando un buque, inscrito de acuerdo con una ley de los Estados Unidos, fuese vendido ó traspasado en todo ó en parte á un ciudadano de los Estados Unidos, mientras dicho buque se encuentra fuera de los límites de los Estado Unidos, á su llegada por primera vez á este país después de la venta ó traspaso, tendrá derecho á gozar de todos los privilegios y beneficios que corresponden á los buques de los Estados Unidos. Entendiéndose, que se han de cumplir todos los requisitos de la ley relativos á la inscripción de buques, y obtener un nuevo certificado de inscripción dentro de los tres días á contar de la fecha en que el capitán ú otra persona á cargo ó al mando del buque está obligado á dar el parte definitivo después de la primera llegada.

SEC. 4169. *Penas en que incurre él que no obtenga nueva inscripción.*—Siempre que un buque esté obligado á inscribirse de nuevo, si no lo hiciere así, no tendrá derecho á gozar de ninguno de los privilegios ó beneficios de los buques de los Estados Unidos. Si no se hiciere la entrega del primer certificado de inscripción excepto en los casos en que haya sido destruído, perdido ó se haya extraviado inadvertidamente, y no se prestare el juramento al efecto, como queda prescrito, el dueño del buque incurrirá en una multa de quinientos dollars, que se puede recobrar en juicio con las costas.

SEC. 4172. *Falta del aviso de venta á extranjeros.*—Si un buque inscrito como buque de los Estados Unidos fuere vendido ó traspasado, en todo ó en parte á título de retracto ó devolución, ó de cualquier otra manera, á un súbdito ó ciudadano de cualquier príncipe ó nación

extranjera, y si no se diese parte de dicha venta ó traspaso, como queda dispuesto, dicho buque, así como su aparejo, enseres y pertenencias, caera en pena de comiso. Sin embargo, si los derechos de propiedad, como queda dicho, fueren sólo en parte y se comprobare ante el jurado que presencia el juicio por pérdida ó decomiso que otro de los dueños, que es ciudadano de los Estados Unidos, ignoraba completamente la venta, el traspaso ó la propiedad adquirida por dicho súbdito ó ciudadano extranjero, la parte ó el interés del referido ciudadano de los Estados Unidos no está afecta á pérdida, aplicándose esta pena al resto de la propiedad.

SEC. 4189. *Penalidad por inscripción fraudulenta.*—Siempre que cualquier certificado de inscripción, registro ó licencia, ó cualquier otro documento que haga sus veces, se hubiere obtenido á sabiendas fraudulentamente ó se usare de idéntica manera en un buque que no tiene derecho á gozar de ese beneficio, dicho buque, junto con el aparejo, enseres y pertenencias caerá en pena de comiso.

SEC. 4190. *Patentes de navegación; á que buques se expiden.*—No se expedirá patente de navegación ni otro documento que certifique ó compruebe que un buque es propiedad de un ciudadano de los Estados Unidos, sino á los buques debidamente inscritos, registrados ó con licencia como tales, ó que sean propiedad en su totalidad de ciudadanos de los Estados Unidos y estén provistos de patentes de navegación ú otros documentos expedidos por la aduana, ó tengan derecho á ellos.

SEC. 4192. *Enajenación de buques—Preferencia á la gruesa.*—Ninguna escritura de venta, hipoteca ó enajenación, en todo ó en parte, de un buque de los Estados Unidos, es válida contra otra persona que no sea él que enajena ó hipoteca, sus herederos y causahabientes y las personas que hayan tenido debida notificación de ello, á menos que dicha escritura de venta, hipoteca ó enajenación haya sido registrada en la administración de aduana, donde dicho buque esté inscrito ó registrado. La preferencia á la gruesa sobre cualquier buque, creada durante un viaje, ya sea por préstamo de dinero ó de materiales necesarios para hacerle reparaciones, ó permitirle continuar el viaje, no pierde su derecho de prelación, ni queda afectada en manera alguna por las disposiciones de esta sección.

SEC. 4193. *Registro de la venta, hipoteca, etc.*—El administrador de aduana registrará todas las escrituras de venta, hipoteca ó enajenación, así como todos los documentos de descargo y cancelación de dichas escrituras, en libros que llevará al efecto, en el orden en que se han recibido. También asentará en dichos libros, así como en las escrituras de venta, hipoteca, ó enajenación, el tiempo cuando las mismas fueron recibidas; certificará en las escrituras de ventas, hipoteca ó enajenación ó certificado de descargo ó cancelación, el número del libro y la página en donde se asentó el registro, recibiendo por el registro de los referidos documentos de enajenación ó de descargo

cincuenta centavos. No se registrará ninguna escritura de venta, hipoteca, enajenación, descargo de hipoteca ú otro gravamen que afecte á un buque, á menos que dichos documentos hayan sido otorgados ante un notario público ú otro funcionario autorizado para presenciar el otorgamiento de escrituras.

DOCTRINA ESTABLECIDA POR SENTENCIAS DE VARIOS TRIBUNALES DE LOS ESTADOS UNIDOS.

Jurisprudencia sobre la carga.—En caso de necesidad el capitán puede vender toda la carga ó parte de ella. En casos de absoluta necesidad ó en casos de emergencia puede vender la carga y aplicar el producto á hacer reparaciones al buque y proveer todo lo necesario para terminar el viaje.

Título por cesión de palabra.—Según las leyes del Registro Americano, el título de propiedad de un buque se puede ceder de palabra. Cuando se hace cesión de un buque sin que medie escritura de venta, deben existir pruebas de haber sido por causa onerosa para validar el título, así como de la entrega en aquel momento. La venta, sin que medie causa onerosa y la posesión se haya tomado, es venta simulada y no envuelve traspaso del título. La entrega de una mitad, cuando el dueño de la otra mitad tiene posesión de la cosa, no es indispensable, no siendo necesario dar aviso á dicho condueño. La entrega de un buque se rige por el uso comercial. En la cesión de un buque hecha de palabra, no se pierde ipso facto el carácter de nacionalidad, pero las leyes del Congreso hacen necesaria la escritura de venta para la reinscripción, y la escritura se puede otorgar en cualquier tiempo para los efectos de la inscripción y evitar la pérdida. Según la legislación inglesa no es válida la cesión de un buque cuando no existe escritura de venta.

Venta del buque en el mar.—Un buque puede ser vendido ó hipotecado en el mar. Puede ser traspasado por medio de la entrega de una escritura de venta. El traspaso es válido sin que medie la entrega cuando se toma posesión dentro de un plazo razonable después que haya llegado donde pueda hacerlo el comprador. Un tercero no puede hacer la imputación de que la venta fué hecha para defraudar á los acreedores. Los principios ó la doctrina aplicable á la venta de un buque en el mar, son también aplicables á la venta de la carga. La venta de un buque en el mar acarrea la pérdida de la nacionalidad, á menos que el nuevo dueño cumpla con todos los requisitos de la ley para obtener nueva inscripción. La venta de un buque y su cargamento que están en el extranjero cuando se efectuó, mediante escritura de venta hecha de buena fe, es válida contra los acreedores del vendedor si el comprador toma posesión á su llegada y sin pérdida de tiempo. El título de un buque en el mar pasa por cesión.

Pertenencias.—La palabra "pertenencias" no debe interpretarse con referencia á la idea abstracta del buque; debe tomarse en consideración el verdadero servicio que prestan al buque. Lo que se encuentre á bordo de un buque para emprender un viaje ó expedición y que pertenezca á los dueños, es parte del buque y pertenencia suya. Un timón ó jarcias compradas por el buque forman parte de él. Los materiales á propósito y que forman parte de un buque son su pertenencia. El velamen y los aparejos, aunque estén separados, según la costumbre del puerto, son pertenencias, como lo son los objetos de pesca de los buques que hacen la pesca de la ballena, y las provisiones; pero el cargamento de un buque ballenero no pasa como pertenencia. De la misma manera un nuevo cenicero para la caldera pasa como pertenencia. Lastre no se incluye como pertenencia de un buque, ni tampoco los botes. Un cronómetro, perteneciente al dueño y que estuviere á bordo en el momento de la venta, puede ser una pertenencia necesaria.

Traspaso de buques con licencia.—El buque con licencia que haya sido traspasado á un extranjero cae en pena de comiso, aunque haya expirado la licencia. No se puede vender en puerto extranjero el buque con licencia, á menos qué se haya devuelto previamente la licencia. El lugar de la venta no puede extenderse hasta un puerto extranjero, pero puede ser en el mar, en las costas de los Estados Unidos, ó en las pesquerías. La cesión de un buque se rige por las leyes del lugar donde está inscrito. El buque inscrito que continúa usando su registro después de haber sido vendido, incurre en pena de comiso, y para esto basta la venta á título de retracto, devolución, ó de otra manera. La pérdida se incurre en el momento de la venta á un extranjero.

Título; como se comprueba.—La prueba del título de un buque de alto bordo se debe buscar en los documentos y el registro del buque. La cesión se debe comprobar por medio de la escritura de venta ú otro documento por escrito, pero, en cuanto al título se refiere, esto no es absolutamente esencial. Independientemente de la Ley del Registro, el derecho de propiedad puede establecerse, por lo menos, prima facie por prueba de la posesión á pretexto de título, ú otra cuestión de hecho, como en el caso de cualquier otra propiedad mueble.

Créditos privilegiados; como se invalidan.—La venta judicial, por decreto de la corte de almirantazgo, en actuaciones in rem, traspasa el título del buque, libre de gravámenes marítimos privilegiados, ya sean de carácter general ó creados por la ley; pero el derecho marítimo general privilegiado no puede ser afectado por las leyes de un estado, ni se invalida por razón de venta en virtud de una ley de un estado, cuando vuelva á ser secuestrado. No se invalida por razón de venta al Gobierno. El comprador de un buque está obligado á ejercitar

diligencia razonable para averiguar la naturaleza y la cantidad de las preferencias que pesen sobre el buque. Cuando se han hecho varios viajes y el buque haya sido vendido en pública subasta, sin aviso de la deuda, se pierde el derecho preferente. La muerte del dueño del buque y la insolvencia de su testamentaría no invalidan el derecho preferente. La partida de un buque extranjero antes de su embargo, no excluye el derecho preferente. El derecho preferente de la dotación necesaria no se invalida por causa de comiso. La preferencia por abastecimientos se invalida por la cesión de la reclamación. La preferencia se invalida al hacer un contrato especial. No se invalida por cesión, sino que continúa gravando la propiedad en poder del cesionario, y sus frutos.[a]

URUGUAY.

Libro III.—De los derechos y obligaciones que resultan de la navegación.

Título I.—*De los buques.*

Art. 1030. Los buques se reputan muebles para todos los efectos jurídicos, no encontrándose en este Código modificación ó restricción expresa (artículos 773 y 1036).

Art. 1031. Los buques se adquieren por los mismos modos establecidos para la adquisición de las cosas que están en el comercio.

Sin embargo, la propiedad de un buque ó embarcación que tenga más de seis toneladas, sólo puede transmitirse, en todo ó en parte, por documento escrito, que se transcribirá en un registro especialmente destinado á ese objeto.

Art. 1032. La propiedad de embarcaciones de ciudadanos de la República, vendidas en país extranjero á extranjeros, se transmite según las leyes y los usos del lugar del contrato.

Art. 1033. En la venta de un buque se entienden siempre comprendidos, aunque no se exprese, todos los aparejos pertenecientes á él, que existen á bordo, á menos que se haga pacto expreso en contrario.

Art. 1034. Si se enajenare un buque que se hallase á la sazón en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengue en el mismo viaje, desde que recibió su último cargamento.

---

[a] Véanse las secciones enumeradas 4136, 4142, 4143, 4146, 4148, 4149, 4154, 4155, 4161 á 4163, 4167, 4170, 4178, y 4191 de los Estatutos Revisados de los Estados Unidos (Revised Statutes of the United States); también los títulos arriba mencionados y los títulos: Bottomry, Damages, General Average, Inspection, Navigation, Respondentia, Regulations, Sales, etc., en la obra "The Federal Statutes, annotated," por Edward Thompson Company, 1904; y en las obras de Desty, "Shipping and Admiralty" y "Commerce and Navigation."

Pero si al tiempo de hacerse la enajenación hubiere llegado el buque al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor, sin perjuicio de que, tanto en uno como en otro caso, puedan los interesados hacer sobre la materia las convenciones que tengan á bien.

Art. 1035. En el caso de haberse constituído hipoteca sobre el buque, con pacto expreso de no enajenar, la venta voluntaria que de él se haga dentro de la República, ó en país extranjero, es nula y de ningún efecto.

Art. 1036. La posesión con título y buena fe atribuye al poseedor la propiedad del buque, con arreglo á lo dispuesto por derecho para la prescripción de bienes raíces.

La posesión del buque sin el título de adquisición, no atribuye la propiedad al poseedor, si no ha sido continua por espacio de treinta años.

Art. 1037. Cuando un buque sea ejecutado y vendido judicialmente para pagar á los acreedores del mismo buque ó de su dueño, tendrán privilegio las obligaciones siguientes:

1ª. Las costas y costos judiciales;

2ª. Los salarios de asistencia, los de salvamento y los gastos de pilotaje;

3ª. Los derechos de puerto;

4ª. Los salarios de los depositarios y gastos necesarios para la guarda del buque;

5ª. El alquiler de los almacenes donde se hayan depositado los aparejos y pertrechos del buque;

6ª. Los sueldos del capitán, oficiales y tripulación;

7ª. El pago de las velas, jarcias y demás cosas necesarias, así como los gastos de conservación y reparación del buque y de sus aparejos;

8ª. Las sumas prestadas al capitán ó pagadas por su cuenta para las necesidades del buque, así como el reembolso del precio de los efectos que haya tenido que vender para cubrir las deudas arriba mencionadas; y finalmente, el principal y premio de las cantidades tomadas á la gruesa.

Las deudas enunciadas en los núms. 2, 3, 6, 7 y 8 no gozan del privilegio sino en cuanto han sido contraídas á causa del último viaje del buque y eso:

Para las mencionadas en los núms. 2, 3 y 8, si han sido contraídas durante el viaje;

Para las mencionadas en los núms. 6 y 7, si han sido contraídas desde el día en que el buque quedó en estado de hacer viaje hasta el día en que el viaje se considera terminado;

Para el mismo objeto, el viaje se considera terminado veintiún días después de la llegada del buque á su destino, y más pronto, cuando se han descargado los últimos efectos;

Las deudas enunciadas en los núms. 4 y 5 gozan del privilegio si

han sido contraídas desde el día en que el buque entró al puerto hasta el día de la venta;

9ª. Los gastos de refacción necesaria al buque y sus aparejos, que no sean de los mencionados en el núm. 7, durante los tres últimos años, contados desde el día en que acabó la refacción;

10. Las deudas provenientes de la reconstrucción del buque y los créditos devengados en los tres últimos años;

11. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco del buque y aparejos, para los pertrechos, armamento y apresto, si el contrato ha sido celebrado y firmado antes que el buque saliera del puerto donde tales obligaciones se contrajeron;

12. El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto del buque;

13. La indemnización que se debe á los cargadores por falta de entrega de efectos y por reembolso de averías sufridas por culpa del capitán ó de la tripulación;

14. El precio de compra del buque no pagado, con los intereses debidos de los dos últimos años.

Art. 1038. Los créditos especificados en el artículo anterior preferirán entre sí por el orden de los números en que están colocados. Los comprendidos en el mismo número, se dividirán entre sí á prorrata, salvo el caso del art. 1316.

Sin embargo, en el caso de estar hipotecado el buque y concurrir alguno ó algunos de los créditos mencionados en los núms. 9, 10, 13 y 14 del dicho art. 1037, con un crédito hipotecario sobre el mismo buque, en tanto serán aquéllos considerados con privilegio, en cuanto consten por documentos de fecha cierta, inscrito en el Registro Público de Comercio. En este caso, esos créditos privilegiados y el crédito hipotecario serán pagados por el orden de las fechas de la inscripción en el registro respectivo.

Art. 1039. En las ventas judiciales de buques se observarán las reglas prescritas para la almoneda de los bienes raíces.

Art. 1040. Por las deudas del propietario, cualquiera que sea su número y clase, excepto las mencionadas en los art. 1037 y 1038, sólo puede ser detenido, embargado y vendido el buque en el puerto de su matrícula.

Aun en el puerto de su matrícula, sólo puede ser detenido ó embargado en los casos en que los deudores tienen por las leyes generales la obligación de arraigar, y después de haberse intentado las acciones competentes.[a]

[a] ACUERDOS SOBRE INTERDICCIÓN DE SALIDA Y EMBARGO DE BUQUES.

En Montevideo, á treinta y uno de agosto de mil ochocientos sesenta y cinco, estando en audiencia el Superior Tribunal de Justicia, dijo: que para evitar los perjuicios que resultan de las providencias dictadas por los jueces de paz, poniendo interdicción

Art. 1041. Ningún buque cargado y pronto para hacer viaje podrá ser embargado ni detenido por deudas de su dueño ó amardor, sea cual fuere su naturaleza y privilegio, á no ser que se hubiesen contraído para aprestar y aprovisionar el buque para aquel viaje y no el anterior ó anteriores.

Aun en tal caso, cesarán los efectos del embargo, si cualquier interesado en la expedición diese fianza bastante de que el buque regresará al puerto, concluído que sea el viaje, ó que si no lo verificase por cualquier accidente, aunque fuese fortuito ó de fuerza mayor, pagará la deuda demandada, en cuanto sea legítima.

Art. 1042. Los buques extranjeros, surtos en los puertos de la República, no pueden ser detenidos ni embargados, aunque se hallen sin carga, por deudas que no hayan sido contraídas en territorio de la República, y en utilidad de los mismos buques ó de sus cargas, ó á pagar en la República.

Art. 1043. Por las deudas particulares de un copartícipe en el buque, no puede ser éste detenido, embargado, ni ejecutado en su

á la salida de los buques del puerto á pretexto de litispendencia con los capitanes ó consignatarios, sin el conocimiento de las leyes de la materia, debían acordar y acordaron: que en lo sucesivo dichas interdicciones sólo puedan decretarlas los jueces letrados, á quienes se les hará saber por carta acordada; y publíquese en la forma de estilo, y lo firman de que doy fe.

Margaiños Cervantes.
Rücker.
Rodriguez.

Bustamante,
Martiniano Moulia,
Luis P. Luna,
Escribanos de Cámara,

En Montevideo, á diez y nueve de junio de mil ochocientos setenta y cuatro, estando en audiencia el Superior Tribunal de Justicia compuesto de los señores Ministros doctores Don Tristán Narvaja, Don Laudelino Vázquez, Don Carlos de Castro y Don Lindoro Forteza, por ante mí el infrascripto Escribano de Cámara, dijeron: que en el interés de que reciban pronta y eficaz ejecución las disposiciones de los tribunales competentes, relativamente al embargo de buques y embarcaciones surtas en los puertos de la República, debían mandar y mandaron:

Que al tiempo de expedir los respectivos mandamientos, que serán cumplidos directamente por los empleados de justicia correspondientes, se comunique por oficio la medida á la Capitanía del Puerto en que deba ejecutarse, la cual estará obligada á prestar al oficial de justicia, encargado de la diligencia, los auxilios que precisare y para cuya requisición verbal se le autorizan, expresamente por el mandamiento ú orden que se librare, lo que se circule y publique, comunicándose al P. E. á sus electos. Y lo firman de que doy fe.

Narvaja,
Vázquez,
Castro,
Forteza,

Francisco M. Castro,
Escribano de Cámara.

totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que tenga el deudor, sin causar estorbo á su navegación, siempre que los demás copartícipes den fianza bastante, por la parte que pueda corresponder al copartícipe, acabada la expedición.

Art. 1044. Siempre que se haga embargo de un buque, se inventariarán detalladamente todos sus aparejos y pertrechos, caso que pertenezcan al propietario del buque.

VENEZUELA.

Libro segundo.—Del comercio marítimo.

Título I.—*De las naves.*

Art. 568. Se considera "nave," para los efectos de este libro, todo buque destinado á traficar por mar, de un puerto á otro del país ó del extranjero.

Bajo la palabra "nave" se comprenden, además del casco y quilla del buque, los aparejos correspondientes á él.

El nombre "aparejo" designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velámen, mástiles, vergas y todos los demás objetos fijos ó sueltos que, sin formar parte del cuerpo de la nave, son indispensables para su servicio, maniobra y navegación.

No se comprende en él el armamento que no sea de uso habitual de la nave, ni las vituallas y pertrechos.

Art. 569. Las naves son consideradas como bienes muebles; sin embargo ellas responden de las deudas del propietario privilegiadas sobre la misma nave, y pueden ser perseguidas en poder de tercero por los respectivos acreedores.

Art. 570. La propiedad de las naves ó parte de ellas, debe transferirse por escritura pública.

Art. 571. Son créditos privilegiados sobre las naves ó su precio y por el orden con que van enumerados los siguientes:

1°. Los gastos de justicia y otros, hechos para llegar á la venta;

2°. Los gastos de auxilios dados á la nave que se hallaba en peligro en su último viaje;

3°. Lo que deba la nave por derechos de puerto ó cualesquier otros legalmente establecidos;

4°. Los salarios de los depositarios y guardianes de la nave, y cualquier otro gasto hecho para su conservación, desde su entrada en el puerto después de su último viaje, hasta su venta; y el alquiler de los almacenes donde se hallan custodiados sus aparejos y pertrechos;

5°. Los salarios que se deban al capitán é individuos de la tripulación, por el último viaje y hasta quince días después de la llegada de la nave, si antes no hubiere descargado su cargamento;

6°. Las cantidades prestadas al capitán por necesidades urgentes de la nave durante el último viaje, y el valor de las mercancías que él haya vendido por la misma causa;

7°. Las sumas debidas al vendedor, á los proveedores y obreros empleados en la construcción de la nave, cuando ésta no haya hecho viaje alguno; y si ya hubiere navegado, las deudas que se hayan contraído para repararla, aparejarla y proveerla para el último viaje;

8°. Las cantidades prestadas á la gruesa antes de la salida de la nave, sobre el casco, quilla y aparejos, para su reparación, provisión, armamento y equipo;

9°. El premio de los seguros hechos para el último viaje, sobre el casco, quilla y aparejos de la nave;

10. Las indemnizaciones debidas á los cargadores por falta de entrega, pérdida ó avería de sus mercancías, ocasionadas por culpa del capitán ó de la tripulación;

11. Las otras acreencias á que haya sido afectada especialmente la nave.

Los créditos privilegiados comprendidos en un mismo número concurrirán entre sí á prorrata en caso de insuficiencia.

Art. 572. Para que gocen del privilegio los créditos mencionados en el artículo anterior deben comprobarse por los medios siguientes:

Los comprendidos en el número 1°, por tasaciones aprobadas por los tribunales competentes;

Los del número 2°, por certificación de la autoridad que haya presidido esta operación; y á falta de ella por relación aprobada por el juez de comercio;

Los del número 3°, por certificaciones de los jefes de las respectivas aduanas;

Los del número 4°, por relación que apruebe el juez de comercio;

Los del número 5°, por la liquidación que haga el capitán del puerto con vista de los roles y de los libros de cuenta y razón de la nave, y que aprobare el juez de comercio;

Los del número 6°, por los recibos suscritos por el capitán, y por las relaciones de éste, confirmadas con copia de la diligencia que acredita la necesidad del gasto autorizado por los principales individuos de la tripulación;

Los del número 7°: La venta del buque, por el documento público en que conste el contrato; los gastos de construcción y otros, cuando la nave no haya hecho viaje, por relación suscrita ante testigos, por los acreedores y por el dueño y armador de la nave; los gastos hechos para el último viaje, por facturas de los proveedores, con el recibo del capitán al pie, con tal que se hayan depositado duplicados de esas mismas facturas en la aduana, antes de partir la nave ó, á más tardar, dentro de los tres días inmediatos;

Los del número 8°, por el documento que compruebe el contrato registrado ó depositado, según el art. 743;

Los del número 9°, por las pólizas ó por lo que conste de los libros de los corredores;

Los del número 10, por sentencias judiciales ó arbitrales;

Los del número 11, por documento público ó privado, que se anotará en la patente del buque por el administrador de la respectiva aduana en Venezuela, ó por el cónsul venezolano en país extranjero, y á falta de éste por alguna autoridad del lugar.

ART. 573. Se extingue la responsabilidad de la nave en favor de los acreedores:

1°. Por la venta de la misma nave, hecha judicialmente;

2°. Cuando después de una venta privada ha salido la nave de viaje, despachada en nombre y á riesgo del comprador, y han pasado sesenta días desde que se hizo á la vela, sin que hayan hecho oposición los acreedores del vendedor;

La oposición aprovecha sólo al acreedor que la haga.

ART. 574. Si la venta privada de una nave se hace estando ésta en viaje, los acreedores del vendedor conservan sus derechos sobre élla ó sobre su precio; pero se extinguirán, si habiendo regresado la nave al puerto, sale de él con arreglo al inciso 2° del artículo anterior.

ART. 575. En caso de quiebra del propietario, los acreedores por causa de la nave serán preferidos en el precio de ella á los demás acreedores de la masa.

ART. 576. La nave cargada que esté para darse á la vela después de haber recibido el capitán los despachos necesarios para su salida, no puede ser embargada á solicitud de ningún acreedor, á menos que la acción provenga de suministraciones hechas para aprestarla y proveerla para ese mismo viaje. El embargo se suspenderá si se diere fianza suficiente.

ART. 577. No están sujetas á embargo las naves extranjeras surtas en puertos venezolanos, sino por deudas contraídas en el territorio de Venezuela, por causa ó en utilidad de las mismas naves.

ESPAÑA.

Título II.—*De las personas que intervienen en el comercio marítimo.*

Sección primera.—De los propietarios del buque, y de los navieros.

Varias son las dudas á que dan motivo las disposiciones del Código de Comercio vigente en España acerca de la naturaleza jurídica que respectivamente ostentan, en el comercio marítimo, las personas á quienes pertenece el dominio de la nave, y aquellas que tienen su exclusiva administración, así como las reglas por que se debe gobernar la asociación que produce el condominio de un buque entre los copartícipes; cuyas dudas ha tratado de resolver el proyecto, procurando inspirarse en los verdaderos principios del Derecho y en la vida real del comercio marítimo.

Sabido es que el dominio de un buque puede pertenecer á cualquiera, ya sea español ó extranjero, mayor ó menor de edad, aunque no sea comerciante. Todas estas personas tienen aptitud para adquirir y poseer los buques, pero no la tienen igualmente para dirigir la explotación de los mismos, ó sea para emplearlos ó utilizarlos en especulaciones mercantiles. Por eso, desde los tiempos más antiguos, la costumbre de los pueblos marítimos ha sido poner al frente de todo buque que trata de emprender la navegación una persona caracterizada y adornada de ciertos requisitos, la cual se constituye responsable de todos los actos y operaciones relacionados directa ó indirectamente con el mismo buque. Esta persona puede ser el propietario, si quiere y reune las condiciones legales, ó un tercero á quien el primero confiere el mandato ó comisión de administrar la nave, en su nombre, por todo el tiempo que dure el viaje. El código vigente no determina el carácter jurídico del naviero cuando no es el mismo propietario del buque; cuya omisión subsana el proyecto, declarando, de acuerdo con los principios del derecho marítimo, que se entiende por naviero la persona encargada de avituallar y representar el buque en el puerto en que se halle, la cual es el verdadero y único representante de la propiedad del mismo, esto es, de los derechos que tiene el dueño sobre el buque. Queda, pues, con esta declaración resuelta la duda que nacía de la extensión que debía darse á la responsabilidad del naviero y del propietario, la cual limita el proyecto al valor del buque y demás objetos reputados como accesorios. Este carácter de mandatario que para un negocio concreto y determinado tiene el naviero, lo robustece el mismo proyecto al autorizarle para gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al buque en el viaje para que fué contratado, y al prohibirle que disponga

un nuevo viaje, ajuste nuevo flete ó asegure el buque, sin previo permiso del propietario, so pena de responder de los actos y contratos que ejecutare excediéndose de los límites de su mandato; si bien en cuanto al seguro hay que tener presente que pudiendo celebrarse por un tercero, que no sea el dueño, y tratándose de un acto provechoso para el mismo, producirá todos sus naturales efectos, y además el de responder subsidiariamente el naviero de la solvencia del asegurador, toda vez que obró sin autorización del dueño.

Como consecuencia de la doctrina consignada acerca de la personalidad del naviero, cuando es distinta de la del propietario, se declara que ambos responden civilmente de los actos legítimos del capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que los créditos contraídos se hubiesen invertido en beneficio del buque, y respecto de las últimas, aunque se hubiese excedido el capitán en sus atribuciones, porque esta responsabilidad, que se impone al propietario, no es más que la aplicación de los principios del derecho común sobre el contrato de mandato y el cuasi contrato de gestión de negocios, con arreglo á los cuales el mandante responde de los actos ejecutados por el mandatario y el dueño viene obligado á indemnizar los gastos hechos por un extraño, en provecho suyo.

El proyecto al aplicar estos principios se inspira también en los intereses del comercio marítimo, que quedarán más asegurados ofreciendo á todo el que contrata con el naviero ó capitán del buque la garantía real del mismo, cualesquiera que sean las facultades ó atribuciones de que se hallen investidos.

Aunque el Código vigente ha comprendido la necesidad de dictar algunas reglas especiales sobre el modo de ejercer los derechos del dominio, cuando éste viene á recaer en varias personas, sin haber precedido pacto ó convenio especial, son tan insuficientes las disposiciones que consagra á este particular, que quedan sin resolver varias cuestiones relacionadas con la administración de un buque proindiviso. La necesidad de llenar este vacío es tanto mayor cuanto que el condominio de una nave nace con frecuencia de actos en que no se estipula regla alguna, unas veces porque los copartícipes fían á la costumbre establecida las reglas por que han de regirse, como sucede al tratarse de la construcción de un buque, y otras veces porque, sin preceder pacto ó contrato alguno, recae la propiedad en varias personas, como acontece en las herencias, concursos y quiebras.

De acuerdo, pues, con los principios del derecho, declara el proyecto, en primer lugar, que por el mero hecho de hallarse dividida la propiedad de un buque, entre dos ó más personas, se presume constituída una compañía entre los copropietarios; y para que no se dude acerca de la naturaleza jurídica de esta sociedad tácita ó presunta, se declara igualmente que la responsabilidad de cada uno de éstos será en proporción al interés ó participación que tengan en el buque, y aun de

esta responsabilidad podrán eximirse haciendo abandono, ante notario, de la parte de propiedad que les corresponda. De este principio general se deduce, y así se declara, que en dicha proporción quedarán obligados á las resultas de los actos que ejecute el capitán, á los gastos de reparación del buque y á los demás que fuesen necesarios para la navegación.

En cuanto á la manera de funcionar esta asociación de condueños, si bien el proyecto reproduce el principio de que prevalecerá el acuerdo de la mayoría, se alteran las reglas para computarla. Según el Código de España ésta se constituye por las partes de propiedad del buque que compongan más de la mitad de su valor, lo cual quiere decir por mayoría absoluta, pero sin indicar la manera de fijar ó determinar las partes que componen el valor total del buque. El proyecto subsana esta omisión, estableciendo una regla muy sencilla, que consiste en tomar por base la parte menor que corresponda á un dueño cuya porción mínima dará derecho á un voto, y concediéndose á los demás partícipes tantos votos cuantas sean el número de partes que posean, iguales á la menor. Fundándose el proyecto en que al complicación de los asuntos á que da lugar el dominio y la administración de un buque, puede en algunas ocasiones producir tal diversidad de pareceres que sea difícil, si no imposible, obtener en muchos casos mayoría absoluta, lo cual produciría dilaciones y entorpecimientos que al cabo redundarían en perjuicio de todos, ha adoptado el principio de la mayoría relativa, que es más fácil de reunir, y por cuyo medio se logrará imprimir más actividad y decisión á los asuntos.

Para alcanzar estos resultados es indispensable declarar obligatorios para la minoría todos los acuerdos de la mayoría sobre la gestión y administración del buque, sin que en ningún caso pueda aquélla imponer su ley, como sucede según el Código vigente, que autoriza á un solo partícipe para obligar á los demás á costear la reparación del buque. Sin embargo, como sería injusto obligar á los partícipes á hacer desembolsos de importancia ó que no pudiesen realizar, se otorga á los que se opusieron á los acuerdos de la mayoría, un recurso que la práctica tiene establecido y que consiste en renunciar á su participación en el buque, la cual adquirirán forzosamente los demás copropietarios, previa tasación; recurso muy eficaz, por otra parte, para detener é impedir las resoluciónes apasiónadas ó maliciosas de la mayoría. Y con el mismo elevado propósito se concede á cada partícipe, por mínimo que sea su interés en el buque, el derecho de poner su veto á los acuerdos de la mayoría para enajenar el buque en favor de cierta persona y bajo las condiciones convenidas con la misma. La oposición de un solo partícipe hará ineficaces semejantes acuerdos, pues, para ejecutarlos, exige el proyecto la unanimidad de todos los condueños. Cuando no pueda obtenerse y la mayoría persistiere en la enajenación del buque, deberá verificarse ésta en pública subasta.

En los buques cuyo dominio corresponde á diferentes partícipes, es de absoluta necesidad el nombramiento de un gestor que haya de representarles con el carácter de naviero, el cual deberá ser elegido por acuerdo de la mayoría de los partícipes, quienes, de igual modo, podrán separarle del cargo, cuando lo estimen conveniente. Y con el objeto de llenar otro vacío que existe en el Código vigente acerca de las obligaciónes que debe cumplir el naviero, cuando termina su cometido, el proyecto consigna varios preceptos tomados de los usos y costumbres del comercio marítimo. Con arreglo á estos preceptos, el naviero, á la terminación de cada viaje, rendirá cuenta del resultado del mismo, sin perjuicio de tener siempre á disposición de los asociados los libros y correspondencia; éstos aprobarán ó desecharán la cuenta, prevaleciendo el acuerdo de la mayoría, el cual constituirá un título ejecutivo, previo el reconocimiento de las firmas, y en virtud de este acuerdo podrán reclamar el saldo, que á su favor resultare respectivamente, el naviero ó los condueños, quedando obligados todos por el que apareciere en contra suya. A los socios que disintieren se les reservan, como es de estricta justicia, las acciones civiles ó criminales que les competan, las cuales podrán entablar posteriormente; única compensación que se otorga á los que se consideren víctimas de los abusos de una mayoría dominante y arbitraria.

TEXTO.

Art. 586. El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del capitán, y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle.

Jurisprudencia.—Dada la apreciación hecha de las pruebas por la sala sentenciadora estimando que no se ha justificado acto ni omisión alguna inductivos de culpa ó de negligencia por parte del capitán de la nave, sin que contra esta apreciación se haya alegado en casación error de derecho ni de hecho, la sentencia, al absolver de la demanda dirigida contra una sociedad en el concepto de dueña del barco, por cuya explosión se produjeron los daños cuya indemnización se pide, no infringe el art. 586 del Código de comercio (S. 23 junio 1900).

B. 7; F. (1885) 216; G. 452-454; H. 321; I. 491; R. 253-255; Sc. 8, 222.

Art. 587. El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero, á que diere lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque; pero podrá eximirse de ella haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias, y de los fletes que hubiere devengado en el viaje.

Relaciónase con éste el art. 590.

B. 7; F. (1885) 216; H. 349; P. 582; Sc. 7, 8.

ART. 588. Ni el propietario del buque ni el naviero responderán de las obligaciones que hubiere contraído el capitán, si éste se excediere de las atribuciones y facultades que le correspondan por razón de su cargo, ó le fueron conferidas por aquéllos.

No obstante, si las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque, la responsabilidad será de su propietario ó naviero.

Véase el art. 3° de la Ley de Hipoteca naval y la ampliación al art. 594 de este Código.

B. 7; F. (1885) 216; G. 452; H. 231; Sc. 8.

ART. 589. Si dos ó más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituída una compañía por los copropietarios.

Esta compañía se regirá por los acuerdos de la mayoría de sus socios.

Constituirá mayoría la relativa de los socios votantes.

Si los partícipes no fueren más de dos, decidirá la divergencia de parecer, en su caso, el voto del mayor partícipe. Si son iguales las participaciones, decidirá la suerte.

La representación de la parte menor que haya en la propiedad, tendrá derecho á un voto; y proporcionalmente los demás copropietarios tantos votos como partes iguales á la menor.

Por las deudas particulares de un partícipe en el buque, no podrá ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en el buque tuviere el deudor, sin poner obstáculo á la navegación.[a]

B. 11; F. (1885) 220, 17; G. 456–458; H. 320; I. 495.

ART. 590. Los copropietarios de un buque serán civilmente responsables, en la proporción de su haber social, á las resultas de los actos del capitán, de que habla el art. 587.

Cada copropietario podrá eximirse de esta responsabilidad por el abandono ante notário de la parte de propiedad del buque, que le corresponda.[b]

B. 7; F. (1885) 216; G. 452–454, 474; H. 321; I. 491; Sc. 9.

En el artículo reformado para Filipinas se sustituyó la palabra "notario" por las de "escribano público."

---

[a] En caso de conflicto entre las leyes de distintos países respecto á las diferencias que surjan entre los copropietarios de un buque ó entre el dueño y el capitán ó tripulación, se ha resuelto en el Congreso de Amberes que debe prevalecer la ley del pabellón.

[b] Lo dispuesto en este artículo guarda cierta analogía con lo que preceptuaba el 622 del Código derogado, y su contenido es, en parte, una consecuencia del 587.

La cuestión de si la responsabilidad de los copropietarios de un buque es ó no solidaria ó existe el beneficio de división entre ellos por los actos y compromisos propios y por los del capitán, ha sido resuelta por el citado Congreso de Amberes, de conformidad con lo preceptuado en el artículo anotado, diciendo que, salvo la aplicación de las reglas propias de la materia de sociedades, no existe solidaridad alguna entre los diversos copropietarios de los buques.

ART. 591. Todos los copropietarios quedarán obligados, en la proporción de su respectiva propiedad, á los gastos de reparación del buque, y á los demás que se lleven á cabo en virtud de acuerdo de la mayoría.

Asimismo responderán en igual proporción á los gastos de mantenimiento, equipo y pertrechamiento del buque, necesarios para la navegación.

B. 23; F. (1874) 233, (1885) 35; G. 486; H. 323, 324; I. 495, 509; Sc. 9, 17.

ART. 592. Los acuerdos de la mayoría respecto á la reparación, equipo y avituallamiento del buque en el puerto de salida, obligarán á la minoría, á no ser que los socios en minoría renuncien á su participación, que deberán adquirir los demás copropietarios, previa tasación judicial del valor de la parte ó partes cedidas.

También serán obligatorios para la minoría los acuerdos de la mayoría sobre disolución de la compañía, y venta del buque.

La venta del buque deberá verificarse en pública subasta, con sujeción á las prescripciones de la ley de enjuiciamiento civil, á no ser que por unanimidad convengan en otra cosa los copropietarios, quedando siempre á salvo los derechos de tanteo y retracto consignados en el art. 575.[a]

B. 11, F. 220; G. 467, 468, 473; H. 323–325; I. 495; 509; Sc. 12, 18, 22, 23.

ART. 593. Los propietarios de un buque tendrán preferencia en su fletamento sobre los que no lo sean, en igualdad de condiciones y precio. Si concurriesen dos ó más de ellos á reclamar este derecho, será preferido el que tenga mayor participación; y si tuvieren la misma, decidirá la suerte.

ART. 594. Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarles con el carácter de naviero.

El nombramiento de director ó naviero será revocable á voluntad de los asociados.[b]

B. 10; G. 459; H. 326; I. M. M. C. 53, 54; Sc. 10, 14.

---

[a] Las razones que se han tenido en cuenta para introducir las innovaciones indicadas, así como la trascendencia y verdadero alcance de éstas, pueden verse en los dos últimos párrafos de la parte de la exposición de motivos correspondientes á esta sección.

Los artículos de la ley de enjuiciamiento civil que tratan de las subastas voluntarias judiciales á que se refiere el último párrafo del artículo que anotamos, son los 2,048 á 2,055 de la vigente en la Península, y los 2,047 á 2,054 (en relación con los 747 á 761 de la primera y 746 á 760 de la segunda).

[b] Este artículo no tiene precedente en el Código antiguo, pero sí en las legislaciones extranjeras.

De la forma preceptiva en que está redactado el artículo anotado, se deduce que esta clase de compañías habrán de designar precisamente personas que las represente en las operaciones comerciales en que tomen parte, pudiendo elegir el gestor, bien de entre los mismos copartícipes, ó á persona extraña á la compañía.

Art. 595. El naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque, ó ya gestor de un propietario ó de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar, y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia.

El naviero representará la propiedad del buque, y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio.[a]

B. 10; G. 460; H. 327; I. M. M. C. 52–56; Sc. 10.

Art. 596. El naviero podrá desempeñar las funciones de capitán del buque, con sujeción, en todo caso, á lo dispuesto en el art. 609.

Si dos ó más copropietarios solicitaren para sí el cargo de capitán, decidirá la discordia el voto de los asociados; y si de la votación resultare empate, se resolverá en favor del copropietario que tuviere mayor participación en el buque.

Si la participación de los pretendientes fuere igual y hubiere empate, decidirá la suerte.

Art. 597. El naviero elegirá y ajustará al capitán y contratará en nombre de los propietarios, los cuales quedarán obligados en todo lo que se refiera á reparaciones, pormenor de la dotación, armamento, provisiones de víveres y combustible y fletes del buque, y, en general, á cuanto concierna á las necesidades de la navegación.[b]

G. 460; H. 328, 330; I. 494; Sc. 11, 61.

Art. 598. El naviero no podrá ordenar un nuevo viaje, ni ajuster para él nuevo flete, ni asegurar el buque, sin autorización de su propietario ó acuerdo de la mayoría de los copropietarios, salvo si en el acta de su nombramiento se le hubieren concedido estas facultades.

Si contratare el seguro sin autorización para ello, responderá subsidiariamente de la solvencia del asegurador.[c]

G. 460; H. 331, 332; Sc. 11.

---

[a] Respecto á lo prescrito en el segundo párrafo del artículo á que corresponde esta nota, debe advertirse que la representación que se le atribuye es limitada, y no puede transferirla á otra persona. Así lo establece una sentencia del Tribunal Supremo, dictada en 30 de Mayo de 1863, y cuya doctrina puede resumirse en estos términos: Las únicas atribuciones que competen al naviero de una embarcación son las relativas á la nave, á su administración, fletamento y viajes, pero no respecto del cargamento; y por tanto, cuando se asumen dichas facultades sin la debida autorización, deben responder de los daños y perjuicios que por esta razón se causen.

[b] Con algunas modificaciones que lo aclaran, concuerda este artículo con el 619 del Código derogado, á cuyo contenido es aplicable la jurisprudencia establecida por el Tribunal Supremo en las siguientes sentencias:

En la de 30 de mayo de 1863, se consigna: Que solo competen al naviero de una embarcación las atribuciones relativas á la administración, fletamento y viajes de la nave; y si se excede de estas facultades sin estar debidamente autorizado, debe responder de los daños y perjuicios que por ello sobrevinieren.

La sentencia de 22 de marzo de 1863, en la que se establece como doctrina: Que lo anticipado por un naviero al capitán y maestre de una nave por gastos hechos por razón de la respectiva carga, producen obligación mercantil.

[c] Sin precedente en el Código antiguo. Contienen disposiciones análogas el Código alemán y el holandés.

ART. 599. El naviero gestor de una asociación rendirá cuenta á sus asociados del resultado de cada viaje del buque, sin perjuicio de tener siempre á disposición de los mismos los libros y la correspondencia relativa al buque y á sus expediciones.

G. 466; H. 338; Sc. 15.

ART. 600. Aprobada la cuenta del naviero gestor por mayoría relativa, los copropietarios satisfarán la parte de gastos proporcional á su participación, sin perjuicio de las acciones civiles ó criminales que la minoría crea deber entablar posteriormente.

Para hacer efectivo el pago, los navieros gestores tendrán la acción ejecutiva, que se despachará en virtud del acuerdo de la mayoría, y sin otro trámite que el reconocimiento de las firmas de los que votaron el acuerdo.

G. 466; H. 339, 340; Sc. 16, 17.

ART. 601. Si hubiere beneficios, los copropietarios podrán reclamar del naviero gestor el importe correspondiente á su participación por acción ejecutiva, sin otro requisito que el reconocimiento de las firmas del acta de aprobación de la cuenta.[a]

G. 469; Sc. 19.

ART. 602. El naviero indemnizará al capitán de todos los gastos que con fondos propios ó ajenos hubiere hecho en utilidad del buque.

G. 496–503; Sc. 268 (4).

ART. 603. Antes de hacerse el buque á la mar, podrá el naviero despedir á su arbitrio al capitán é individuos de la tripulación cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos devengados según sus contratas, y sin indemnización alguna, á no mediar sobre ello pacto expreso y determinado.

B. 8, 48, 62; F. 218, 252, 270; G. 460, 515–517 (1872), 28, 57; H. 328, 411, 413; I. 494, 542; I. M. M. C., 74, 75; Sc. 61.

ART. 604. Si el capitan ú otro individuo de la tripulación fueren despedidos durante el viaje, percibirán su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que hubiere justo motivo para la despedida; todo con arreglo á los arts. 636 y siguientes de este Código.

B. 62, 64; F. 272, 274; G. 515–520 (1872), 57–59; H. 328, 412, 439; I. 529; Sc. 65, 66, 92.

ART. 605. Si los ajustes del capitán é individuos de la tripulación con el naviero tuvieren tiempo ó viaje determinado, no podrán ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, hurto, embriaguez habitual,

[a] El contenido de este artículo, sin precedente claro y preciso en el Código antiguo, puede decirse que lo tiene, ó le es por lo menos aplicable la doctrina establecida en la sentencia dictada por el Tribunal Supremo, en 24 de enero de 1861, á saber: Que las reclamaciones sobre participación en las ganancias de un buque, son un asunto comprendido en el Código de Comercio.

Concuerda además, en el fondo, con el 469 del Código de Comercio alemán.

ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por malicia ó negligencia manifiesta ó probada.

B. 8, 48, 62, 64; F. 218, 252, 270, 272; G. (1872) 57; H. 436, 437; I. 542; Sc. 89.

ART. 606. Siendo copropietario del buque el capitán, no podra ser despedido sin que el naviero le reintegre del valor de su porción social, que, en defecto de convenio de las partes, se estimará por peritos nombrados en la forma que establece la ley de Enjuiciamiento Civil.[a]

B. 9; F. 219; G. 522; H. 329; I. 494; Sc. 61.

ART. 607. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando del buque por pacto especial expreso en el acta de la sociedad, no podrá ser privado de su cargo sino por las causas comprendidas en el art. 605.

ART. 608. En caso de venta voluntaria del buque, caducará todo contrato entre el naviero y el capitán, reservándose á éste su derecho á la indemnización que le corresponda, según los pactos celebrados con el naviero.

El buque vendido quedará afecto á la seguridad del pago de dicha indemnización, si, después de haberse dirigido la acción contra el vendedor, resultare éste insolvente.

F. 208; Sc. 88.

SECCIÓN SEGUNDA.—DE LOS CAPITANES Y PATRONES DE BUQUES.

MOTIVOS.

Las disposiciones que comprende el Código vigente de España acerca de las personas que tienen á su cargo el gobierno y servicio de un buque han sido objeto de atinadas reformas, las cuales contribuirán sin duda alguna á fijar con más claridad la índole de las funciones que desempeñan y á asegurar el fiel cumplimiento de los contratos. Siendo numerosas las modificaciones que introduce el proyecto en esta parte de la legislación marítima, de suyo casuística y minuciosa, y hallándose justificadas la mayoría de ellas por su simple lectura, el ministro que suscribe se concretará, para no molestar demasiado la atención de las Cortes, á indicar las más principales, exponiendo al mismo tiempo, con la posible concisión, el fundamento en que descansan.

De acuerdo con las bases capitales del nuevo Código de España y con la mayor parte de las legislaciones extranjeras, desaparece la prohibición impuesta en el vigente á los extranjeros, para ejercer estos cargos. Pero se mantiene la obligación de acreditar que los designados ó propuestos por los propietarios ó navieros reunen la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque con arreglo á las leyes, ordenanzas y reglamentos de marina y navegación, y que no se hallan inhabilitados, con arreglo á ellas, para el ejercicio de su

[a] Respecto al nombramiento de peritos, véase lo que dispone el art. 2117 de la ley de Enjuiciamiento Civil en relación con el 616 de la misma (2078 y 615, respectivamente, de la reformada para las islas de Cuba y Puerto Rico).

cargo. Con estas limitaciones no hay temor de que la admisión de los extranjeros al ejercicio de las funciones de capitán ó patrón de nuestros buques ofrezca los peligros que algunos acaso puedan imaginar.

Habiendo surgido varias dudas acerca de la conducta que debe seguir el capitán ó patrón en ausencia del naviero ó de los propietarios respecto al nombramiento de la tripulación y adquisición de fondos para reparar el buque inutilizado durante el viaje, declara el proyecto que puede contratar la tripulación y que debe librar contra el naviero, por sí de este modo obtiene los recursos que necesita, antes de adquirirlos por medio de préstamo á la gruesa, reproduciendo sobre este particular la doctrina de las antiguas ordenanzas de Bilbao.

Las necesidades y contingencias del comercio marítimo aconsejan que el capitán lleve siempre consigo todos los documentos que acrediten su nacionalidad y la propiedad del buque y cargamento. En tiempo de guerra marítima, aunque pertenezcan á un pabellón neutral, le servirán para evitar las vejaciones y molestias de un apresamiento; y en tiempo de paz para resolver en el acto las dudas y cuestiones á que pueden dar lugar los contratos de fletamento y para cumplir con rapidez y precisión lo pactado en los mismos, además de llenar las formalidades exigidas en los casos de siniestro marítimo.

Con el fin de evitar los perjuicios y vejaciones consiguientes á la falta de aquellos documentos, se impone al capitán la obligación de llevarlos á bordo, haciéndole responsable de las consecuencias que sobrevengan por la infracción de este precepto.

No menos importancia concede el proyecto á los libros de navegación, contabilidad y cargamento, que debe llevar también el capitán ó patrón; y al efecto, consigna detalladamente los asientos que deben extenderse en cada uno y las formalidades externas que han de reunir, para que constituyan un verdadero título auténtico de los actos y contratos relativos al buque, cargamento y pasajeros.

Por eso los documentos y los libros deben conservarse á toda costa, y en caso de tener que abandonar el buque por quedar completamente sumergido en el mar ó inhábil para continuar el viaje, cuidará el capitán de llevárselos consigo, salvándolos antes que ningún otro objeto, derogando, en esta parte, muy acertadamente el Código vigente que dispone lo contrario.

Si durante el viaje aparecieren corsarios ó buques de guerra contra el pabellón á que pertenezca el buque, no debe quedar al arbitrio de un capitán animoso y resuelto la norma de conducta que ha de seguir, pues en un arranque de valor podría poner en grave peligro al buque, el cargamento y á las personas que fuesen á bordo. Para evitarlo se le impone la obligación de arribar al puerto neutral más inmediato y esperar, mientras no reciba otras órdenes, á que pase el peligro ó aprovechar cualquier ocasión oportuna de continuar el viaje con toda seguridad.

Otra novedad muy importante introduce el proyecto en lo tocante á la responsabilidad de las faltas ó delitos cometidos por el capitán ó por los individuos de la tripulación; punto de la mayor importancia, y sobre el cual existe variedad de opiniones entre los jurisconsultos.

El Código vigente de España declara civilmente responsable al capitán de todos los daños que sobrevengan al buque ó al cargamento por impericia ó descuido de su parte, por infracción de las leyes y por los actos ilícitos cometidos por la tripulación. En cuanto al naviero, declara terminantemente que no le alcanza responsabilidad alguna en los excesos que durante la navegación cometan el capitán y la tripulación.

Examinada á la luz de los principios del derecho moderno la doctrina vigente sobre la irresponsabilidad del naviero por los actos ilícitos, es decir, delitos ó casi delitos, cometidos por el capitán y la tripulación, se observa que no puede mantenerse en los términos absolutos y categóricos en que se encuentra formulada.

Enhorabuena que el naviero no sea criminalmente responsable de los delitos ó casi delitos; pero no puede excusarse de responder de los daños y perjuicios que, por consecuencia de dichos actos, sufran los terceros que contrataron con el capitán, en el doble concepto de mandatario y dependiente del mismo naviero. En el comercio marítimo, los cargadores y pasajeros, al contratar con el capitán, lo hacen por la confianza que les inspira el naviero que lo ha nombrado; presumen que éste habrá practicado las averiguaciones más exquisitas antes de nombrarle, y sobre todo, se hallan en la imposibilidad de hacerlas por sí mismos, y aun cuando las hicieren, no consiguirían una seguridad completa, toda vez que el naviero puede cambiar la persona del capitán en el momento en que tenga por conveniente.

En igual caso se encuentra el naviero respecto de los individuos de la tripulación, pues, aun cuando no los ha nombrado directamente, ha contribuído á su nombramiento expresa ó tácitamente.

Por otra parte, si el naviero se aprovecha de los resultados de la elección de capitán y tripulantes, cuando es acertada, justo es también que sufra las consecuencias de un nombramiento desacertado, por la regla de derecho natural consignada en las Partidas *que aquél debe sentir el embargo de la cosa, que ha el pró della.*

Además, el Código penal consigna un principio general que resuelve la cuestión de que se trata, pues declara responsables civilmente y en defecto de los que lo sean criminalmente, á los empresarios de cualquiera industria por los delitos y faltas cometidos por sus dependientes en el desempeño de sus obligaciones.

El proyecto omite la declaración de irresponsabilidad consignada en el Código vigente, y de un modo terminante hace responsable civilmente al naviero de los perjuicios que sufran los que contrataron con el capitán á consecuencia de los delitos y faltas cometidos por éste ó por los tripulantes.

TEXTO.

ART. 609. Los capitanes[a] y patrones deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse con arreglo á este Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas ó reglamentos de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo.

Si el dueño de un buque quisiere ser su capitán, careciendo de aptitud legal para ello, se limitará á la administración económica del buque y encomendará la navegación á quien tenga la aptitud que exigen dichas ordenanzas y reglamentos.

ART. 610. Serán inherentes al cargo de capitán[b] ó patrón de buque las facultades siguientes:

1ª. Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa;

2ª. Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero;

3ª. Imponer con sujeción á los contratos y á las leyes y reglamentos de la marina mercante, y estando á bordo, penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, instruyendo, sobre los delitos cometidos á bordo en la mar, la correspondiente sumaria, que entregará á las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto á que arribe;

4ª. Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero ó su consignatario; obrando conforme á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario;

5ª. Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero;

6ª. Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

Véase el art. 35 de la ley de hipoteca naval en los apendices.

B. 14, 28, 22, 24; F. 239, 238, 232, 234; G. 495, 484, 496, 497; H. 343, 354, 361, 371, 372; I. 499, 514, 506, 507, 509; P. 498; Sc. 25, 31, 102, 48, 22, 49.

ART. 611. Para atender á las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase reci-

[a] El artículo reformado para Filipinas, añadía la palabra "arraeces," después de capitanes y antes de patrones.

[b] Como en el artículo anterior, en la reforma para Filipinas se agregaba la palabra "arraez."

birlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:

1°. Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero;

2°. Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella;

3°. Librando sobre el naviero;

4°. Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa;

5°. Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos habrá de acudir á la autoridad judicial del puerto, siendo en España, y al cónsul español, hallándose en el extranjero, y en donde no lo hubiere, á la autoridad local, procediendo con arreglo á lo dispuesto en el art. 586 y á lo establecido en la ley de enjuiciamiento civil.

Véase el art. 33 de la ley de hipoteca naval en los apéndices.

Véase la regla 9ª del art. 2161 del enjuiciamiento civil, y además los arts. 50 y siguientes del reglamento del registro mercantil.

B. 24; F. 234; G. 497, 503, 681, 686; H. 372; R. 383; Sc. 49.

Art. 612. Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen:

1ª. Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente real ó de navegación; el rol de los individuos que componen la dotación del buque, y las contratas con ellos celebradas; la lista de pasajeros; la patente de sanidad; la certificación del registro que acredite la propiedad del buque y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaran sobre él; los contratos de fletamento ó copias autorizadas de ellos; los conocimientos ó guías de la carga, y el acta de la visita ó reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida;[a]

[a] En cuanto á la real patente de navegación, debe tenerse presente que deberá contener tantos sellos de 17.50 pesetas como períodos de tres años cuente desde la fecha de su expedición, cuyos sellos deberán colocarse, durante todo el primer año de cada período, bajo la pena de una multa de 1.25 pesetas para cada tonelada de las que mida el buque, en caso de omisión injustificable, multa que será de cuenta del dueño de la embarcación, y los sellos de que se trata serán precisamente los creados para este objeto.

Los recibos de las patentes deberán extenderse en papel del sello undécimo en la Península, y el equivalente á su valor en reales fuertes en los apostaderos de Ultramar.

La fianza que establecían las Ordenanzas de Márina de 1802 (tít. X, art. 2°) como garantía del buen uso de las patentes de navegación, quedó abolida por decreto de 6 de mayo de 1873, sin dejar por esto de quedar subsistente la obligación de hacer buen uso de ellas.

Respecto de la certificación del Registro á que se alude en el mismo número, indispensable para que el buque pueda emprender el viaje, véase el art. 50 y siguientes del Reglamento del Registro mercantil.

2ª. Llevar á bordo un ejemplar de este Código;

3ª. Tener tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que contenga, firmada por la autoridad de marina, y en su defecto, por la autoridad competente;

En el primer libro, que se denominará "Diario de navegación," anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen, los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de las máquinas con que se navegue, las distancias navegadas, las maniobras que se ejecuten y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la causa que las origine, así como los desperfectos y averías que experimente la carga, y los efectos é importancia de la echazón, si ésta ocurriera; y en los casos de resolución grave que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la nave y aun á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen. Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor ó máquinas que lleve el maquinista.

En el segundo libro, denominado "de contabilidad," registrará todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque, anotando con toda especificación, artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado, y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos ó efectos, víveres, combustible, aprestos, salarios y demás gastos, de cualquiera clase que sean. Además insertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos y salarios y lo que hubieren recibido á cuenta, así directamente como por entrega á sus familias.

En el tercer libro, titulado "de cargamentos," anotará la entrada y salida de todas las mercaderías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen. En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencia de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes.[a]

4ª. Hacer, antes de recibir carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si lo exigieren los cargadores y pasajeros, un reconocimiento del buque, para conocer si se halla estanco con el aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita, firmada por todos los que la hubieren hecho, bajo su responsabilidad;

Los peritos serán nombrados, uno por el capitán del buque y otro

[a] Además de estos libros, deberán llevar, como es consiguiente, los documentos que correspondan según la clase de navegación á que estén destinados los buques.

Véanse los arts. 43 y 44 del reglamento para la navegación mercante.

por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia nombrará un tercero la autoridad de marina del puerto; [a]

5ª. Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe á bordo la carga, y vigilar cuidadosamente su estiva; no consentir que se embarque ninguna mercancía ó materias de carácter peligroso, como las sustancias inflamables ó explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; en no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen ó peso dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que por la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición, y principalmente la estación favorable en que aquélla se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero; [b]

6ª. Pedir práctico á costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principalmente cuando haya de entrar en puerto, canal ó río, ó tomar una rada ó fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan; [c]

7ª. Hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernoctar fuera del buque sino por motivo grave ó por razón de oficio;

8ª. Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la autoridad marítima siendo en España, y al cónsul español siendo en el extranjero, antes de las veinticuatro horas, y hacerle una declaración del nombre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada; cuya declaración visarán la autoridad ó el cónsul, si después de examinada la encontraren aceptable, dándole la cer-

---

[a] Discutióse en el Congreso internacional de Amberes cuándo debía la ley obligar al capitán á hacer registrar su buque. Había acerca de esto tres precedentes distintos, á saber: el Código Francés de 1807, que establecía que esta visita debía pedirla el capitán cada vez que cargase el buque; el Código Holandés, que consigna que sólo cuando el cargador lo requiera, y la ley francesa de 29 de enero de 1881, que impone la obligación de hacerlo á intervalos fijos. El Congreso opinó que debía prevalecer este último criterio, determinando los intervalos las legislaciones particulares.

Respecto de las consecuencias que había de tener la inobservancia de esta prescripción, se acordó que la falta de visita en la época ó plazo legal, haría desaparecer la presunción del buen estado de navegabilidad del buque.

[b] La jurisprudencia belga, en relación con lo que prescribe su legislación mercantil, ha declarado: Que el consentimiento del fletador para cargar la mercancía sobre cubierta, deberá constar por escrito, para librar al capitán de toda responsabilidad. (Tribunal de Casación de Bélgica, sentencia de 3 de enero de 1884).

[c] El contenido de este número no tiene precedente concreto en la legislación mercantil antigua.

Acerca del servicio de practicaje, debe tenerse en cuenta lo prescrito en la real orden de 11 de marzo de 1886.

tificación oportuna para acreditar su arribo y los motivos que lo originaron. Á falta de autoridad marítima ó de cónsul, la declaración deberá hacerse ante la autoridad local;[a]

9ª. Practicar las gestiones necesarias ante la autoridad competente, para hacer constar en la certificación del registro mercantil del buque las obligaciones que contraiga conforme al art. 583;

10. Poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado, con asistencia de los testigos pasajeros, ó, en su defecto, tripulantes;

11. Ajustar su conducta á las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero, quedando responsable de cuanto hiciere en contrario;

12. Dar cuenta al naviero, desde el puerto donde arribe el buque, del motivo de su llegada, aprovechando la ocasión que le presten los semáforos, telégrafos, correos, etc., según los casos; poner en su noticia la carga que hubiere recibido, con especificación del nombre y domicilio de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades que hubiere tomado á la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquél;

13. Observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes;

14. Permanecer á bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oir á los oficiales de la tripulación, estando á lo que decida la mayoría; y si tuviere que refugiarse en el bote, procurará, ante todo, llevar consigo los libros y papeles, y luego los objetos de más valor, debiendo justificar, en caso de pérdida de libros y papeles, que hizo cuanto pudo para salvarlos;

15. En caso de naufragio, presentar protesta en forma, en el primer puerto de arribada, ante la autoridad competente ó cónsul español, antes de las veinticuatro horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso 8º de este artículo;[b]

16. Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y los reglamentos de navegación, aduanas, sanidad y otros.

B. 17, 15, 16, 20, 18, 35, 24, 25, 31, 36; E. 36-44, 49, 56, 60, 61; F. 226, 224, 225, 229, 227, 245, 234, 235, 241, 246; G. 480, 486, 484, 490-492, 497, 498, 503, (1872) 52, 503, 526; H. 357, 358, 347, 346, 348, 363, 383, 372, 430, 360, 362, 383; I. 500, 503, 502, 497, 498, 504, 516-518, 509, 591, 516; I. M. M. C. Cap. VII, 98, 99, 110, 111; M. & P. 139, 143, 133, 141, 142, 134, 137, 235, 236, 139, 131, 132; P. 499, 503, 508; Sc. 26, 27, 35, 36, 46, 52, 43.

---

[a] Véase el art. 2131 y siguientes de la ley de enjuiciamiento civil de la Península (2092 y siguientes de la de Cuba y Puerto Rico).

[b] Las formalidades que se han de llenar para hacer la protesta y el procedimiento que debe seguirse, están consignados en los arts. 2131 á 2146 de la ley de enjuiciamiento civil de la Península (2092 á 2107 de la reformada para las islas de Cuba y Puerto Rico).

ART. 613. El capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado, y, si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

B. 29, 30; E. 54; F. 239, 240; G. 514; H. 353, 390; I. 515; P. 520; M. & P. 122; Sc. 28.

ART. 614. El capitán que, habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediar accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irrogue, sin perjuicio de las penales á que hubiere lugar.[a]

B. 28; E. 53; F. 238; G. 483, 521; H. 354; I. 514; P. 508 (4); Sc. 291.

ART. 615. Sin consentimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse sustituír por otra persona; y, si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del sustituto, y obligado, á las indemnizaciones expresadas en el artículo anterior, podrán ser uno y otro destituídos por el naviero.

G. 483; H. 356; I. M. M. C. 108; P. 515; Sc. 30.

ART. 616. Si se consumieran las provisiones y combustibles del buque antes de llegar al puerto de su destino, el capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato, para reponerse de uno y otro; pero si hubiera á bordo personas que tuviesen víveres de su cuenta, podrá obligarles á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más en el primer puerto donde arribare.

B. 39; E. 64; F. 249; H. 374; I. 508 M. M. C. 94, 95.

ART. 617. El capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento; y, si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo para sus propias negociaciones sobre el buque, sino por la parte de que fuere propietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño ú obligación á cargo del buque. Pudiendo tomarlo, deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este artículo, serán de cargo privativo del capitán el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo.

B. 24, 26; E. 49; F. 234, 321; G. 497, 504, 507–510; H. 372, 375; I. 509, 591; P. 511; Sc. 175; M. & P. 155–158.

---

[a] Al no expresar el código vigente penalidad determinada, deroga implícitamente la que aquél establecía, dejándola reducida á la indemnización, además de las que el Código penal (cap. VIII del tít. XIII del libro II) señala, según los casos.

Véase el art. 662 y su nota.

ART. 618. El capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

1°. De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al Código penal;

2°. De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables;

3°. De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación;

4°. De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque ó por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas ó evitarlas;

5°. De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme á los arts. 610 y 612;

6°. De los que se originen por haber tomado derrota contraria á la que debía, ó haber variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna;

7°. De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el art. 612;

8°. De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes;[a]

B. 12, 21; E. 30, 35, 36; F. 221, 230; G. 478, 479, 736; H. 345, 346, 349, 534, 535; I. 496, 497; P. 496, 497; Sc. 58, 59; M. & P. 138, 154, 178.

ART. 619. El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa.

B. 13; E. 36; F. 222; G. 481, 504, 607, 634; H. 345, 349–351; I. 498; P. 497; R. 341, 342; Sc. 142; M. & P. 135, 136, 153, 321, 559.

---

[a] Después de las deliberaciones correspondientes acerca de cuál debe ser el principio de responsabilidad del capitán, si debe responder así de sus faltas náuticas como de las demás y de su dolo, y de si puede ó no librarse de dicha responsabilidad por una cláusula puesta en la póliza de fletamento (carta-partida) ó en el conocimiento, acordaron los representantes reunidos en el Congreso internacional de Amberes:

"En principio, el capitán responde personalmente de sus faltas con relación al cargador. No debe, por excepción, responder de sus faltas náuticus cuando éstas no tengan el carácter de dolo á falta grave. El capitán no podrá, por medio de cláusulas insertas en la póliza de fletamento ó en el conocimiento, librarse de la responsabilidad que le corresponda."

ART. 620. No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquél hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagaré á su nombre.

B. 21; E. 45; F. 230; G. 496, 502, 503, 607, 608; H. 345; I. 496; P. 496; Sc. 142, 58, 59; M. & P. 136, 88, 157, 155, 620.

ART. 621. El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrecho del buque, ó empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Código, responderá del capital, réditos y costas, é indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas, reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el Código penal.

B. 26; E. 161; F. 236; H. 375; I. 512, 591, 595; R. 383; Sc. 49, 176, 290.

ART. 622. Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores, y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.

E. 97; H. 364; Sc. 33.

ART. 623. Si se viere atacado por algún corsario, y después de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento, y justificará el hecho ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor, quedará exento de responsabilidad.

E. 45, 121; M. and P. 136.

ART. 624. El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.

Del mismo modo habrá de proceder el capitán, si, habiendo naufragado su buque, se salvase sólo ó con parte de su tripulación, en

cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata, haciendo relación jurada de los hechos.

La autoridad, ó el cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado, con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al juez ó tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fe si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordare, se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.[a]

B. 32, 36, 37; F. 242, 246, 247; G. 490–494; H. 383, 384; I. 516; M. M. C. Ch. XI; P. 506; Sc. 40, 41, 42.

ART. 625. El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas, y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si, por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán á quien debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del juez ó tribunal ó autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.[b]

B. 232; E. 124; F. 435; G. 629. 648; H. 489, 495–497, 746; I. 557; P. 539, 560; Sc. 156, 157.

SECCIÓN TERCERA.—DE LOS OFICIALES Y TRIPULACIÓN DEL BUQUE.

MOTIVOS.

El proyecto designa con el nombre de "hombres de mar" á los que impropiamente llama el Código vigente de España "equipaje," incluyendo además bajo la misma denominación á los maquinistas y demás cargos de á bordo que no se designan con un nombre especial,

[a] El apartado primero de este artículo concuerda con el 670 del Código antiguo, y su contenido está literalmente copiado en la sentencia de 30 de junio de 1874, dictada por el tribunal supremo. Los tres últimos párrafos se le han agregado, completando así la enumeración de las obligaciones del capitán en los casos que aquella disposición señalaba.

Véase el núm. 15 del art. 612 y su nota, en lo que se refiere al procedimiento para hacer constar la protesta.

[b] Al procedimiento para el depósito á que se alude en el último apartado de este artículo, es aplicable en primer término el 2,119 de la ley de enjuiciamiento civil de la Península (2,080 de la de Cuba y Puerto Rico).

y de acuerdo con las bases acordadas por el Gobierno para la nueva codificación mercantil, no exige requisito alguno para el desempeño de estos servicios.

De esta suerte desaparecen también de una ley de carácter permanente, disposiciones que no afectan por modo directo á la contratación mercantil, sino á los intereses generales del Estado ó la Nación. Ejemplo de ello son las disposiciones dictadas con posterioridad á la promulgación del Código, y muy especialmente el Decreto, ley de 18 de noviembre de 1868, tan radical en esta materia que llega hasta permitir, en ciertos casos, que los extranjeros puedan ser admitidos como tripulantes en buques españoles.

Quedan, pues, en libertad los capitanes y navieros de contratar los hombres de mar como estimen oportuno, con la única excepción de los anteriormente contratados en otro buque. Y para hacer más efectiva esta prohibición, que justifican las necesidades del comercio marítimo y el respeto á lo pactado, se sustituye la multa que impone el Código al capitán que, sabiendo que un hombre de mar estaba al servicio de un buque, lo ajustare para el suyo, por la obligación de indemnizar los perjuicios causados al otro capitán que se vió privado del tripulante que contrató.

La necesidad de remediar en lo posible la situación desventajosa en que se encuentra el hombre de mar que, habiéndose ajustado para un punto determinado, tiene que dirigirse á otro por convenir á los intereses del naviero, exige que se le faciliten los medios de obrar con toda libertad, y ésta no existe, si, como hoy sucede, no le queda otra alternativa que seguir el viaje ó quedar sin ajuste. De aquí la justicia de concederle una pequeña indemnización, cuando prefiriese rescindir su contrata.

Iguales ó mayores consideraciones militan en favor del marinero ajustado por meses que quedare despedido del servicio á consecuencia de sufrir el buque una detención mayor de tres, por causas independientes de la voluntad del naviero. La equidad aconseja que se le abone una indemnización, tanto más necesaria cuanto que puede hallarse en país extranjero, á larga distancia del puerto de embarque, y con pocas probabilidades de consiguir una nueva contrata. El proyecto repara la omisión del Código de España, concediendo al hombre de mar, por vía de indemnización, la cantidad que hubiese podido corresponderle, según su contrata, concluído el viaje.

Para que la garantía especial y privilegiada que concede á los hombres de mar, ajustados á sueldo ó por el viaje, no pese por mucho tiempo sobre el buque, aparejos y fletes, produciendo dificultades en las transacciones mercantiles, declara el proyecto que aquella garantía debe hacerse efectiva en el intermedio de una expedición á otra, pues emprendiendo el buque nuevo viaje perderán la preferencia los

créditos que procedan de los salarios devengados por la tripulación en la expedición anterior.

Por último, en atención á que es de presumir que los oficiales y la tripulación de un buque han contraído su compromiso de servir en el mismo por las circunstancias personales del capitán ó naviero, las cuales habrán influído para ponerse á su servicio, el proyecto autoriza á la oficialidad y tripulación para solicitar la rescisión del contrato, sólo estiman oportuno, en el caso de que el buque cambiase de capitán ó de propietario.

TEXTO.

ART. 626. Para ser piloto será necesario:

1°. Reunir las condiciones que exijan las leyes ó reglamentos de marina ó navegación;

2°. No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo.

I. M. M. C. 67, 68; Macl. 188.

ART. 627. El piloto, como segundo jefe del buque, y mientras el naviero no acuerde otra cosa, sustituirá al capitán en los casos de ausencia, enfermedad ó muerte, y entonces asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

G. 483 (1872), 53; H. 356; I. M. M. C. 108; Macl. 159.

ART. 628. El piloto deberá ir provisto de las cartas de los mares en que va á navegar, de las tablas é instrumentos de reflexión que están en uso y son necesarios para el desempeño de su cargo, siendo responsable de los accidentes á que diere lugar por su omisión en esta parte.

H. 397 (6), 406–9.

ART. 629. El piloto llevará particularmente y por si un libro foliado y sellado en todas sus hojas, denominado "Cuaderno de bitácora," con nota al principio, expresiva del número de las que contenga, firmado por la autoridad competente, y en él registrará diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variación de la aguja, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, la latitud y longitud observada, el número de hornos encendidos, la presión del vapor, el número de revoluciones, y, bajo el nombre de "Acaecimientos," las maniobras que se ejecuten, los encuentros con otros buques, y todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación.

G. 486; H. 359.

ART. 630. Para variar de rumbo y tomar el más conveniente al buen viaje del buque, se pondrá de acuerdo el piloto con el capitán. Si éste se opusiere, el piloto le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de mar. Si todavía insistiere

el capitán en su resolución negativa, el piloto hará la oportuna protesta, firmada por él y por otro de los oficiales en el libro de navegación, y obedecerá al capitán, quien será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

G. 485; H. 367.

Art. 631. El piloto responderá de todos los perjuicios que se causaren al buque y al cargamento por su descuido é impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar, si hubiere mediado delito ó falta.

G. 736; H. 397 (12) (13), 405, 452, 535.

Art. 632. Serán obligaciones del contramaestre:

1ª. Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forman su pliego de cargo, proponiendo al capitán las reparaciones necesarias y el reemplazo de los efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan;

2ª. Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra;

3ª. Conservar el orden, la disciplina y el buen servicio de la tripulación, pidiendo al capitán las órdenes é instrucciónes convenientes, y dándole pronto aviso de cualquier ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad;

4ª. Designar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo, conforme á las instrucciones recibidas, y velar sobre su ejecución con puntualidad y exactitud;

5ª. Encargarse por inventario del aparejo y todos los pertrechos del buque, si se procediere á desarmarlo, á no ser que el naviero hubiere dispuesto otra cosa.

Respecto de los maquinistas regirán las reglas siguientes:

1ª. Para poder ser embarcado como maquinista naval, formando parte de la dotación de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las leyes y reglamentos exijan y no estar inhabilitado con arreglo á ellas para el desempeño de su cargo. Los maquinistas serán considerados como oficiales de la nave; pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor;

2ª. Cuando existan dos ó más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe, y estarán á sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de las máquinas; tendrá además á su cargo el aparato motor, las piezas de respeto, instrumentos y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras y cuanto, en fin, constituye á bordo el cargo del maquinista.

3ª. Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad, siendo responsable

de los accidentes ó averías que por su descuido ó impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar si resultase probado haber mediado delito ó falta.

4ª. No emprenderá ninguna modificación en el aparato motor, ni procederá á remediar las averías que hubiese notado en el mismo, ni alterará el regimen normal de su marcha sin la autorización previa del capitán, al cual, si se opusiera á que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ú oficiales; y si, á pesar de esto, el capitán insistiese en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el cuaderno de máquinas, y obedecerá al capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

5ª. Dará cuenta al capitán de cualquier avería que ocurra en el aparato motor, y le avisará cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo, ú ocurra algún accidente en su departamento del que deba tener noticia inmediata el capitán, enterándole además con frecuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras.

6ª. Llevará un libro ó registro titulado "Cuaderno de máquinas," en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas; como son, por ejemplo, el número de hornos encendidos, las presiones del vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las temperaturas, el grado de saturación del agua en las calderas, el consumo del combustible y de materias lubricadoras; y, bajo el epígrafe de "Ocurrencias notables," las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas, las causas que las produjeron y los medios empleados para repararlas; también se indicarán, tomando los datos del cuaderno de bitácora, la fuerza y dirección del viento, el aparejo largo y el andar del buque.

I. M. M. C. 66: Sc. 80.

Art. 633. El contramaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad.

I. M. M. C. 108.

Art. 634. El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y, á falta de marineros españoles, podrá embarcar extranjeros avecindados en el país, sin que su número pueda exceder de la quinta parte de la tripulación. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capitán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulación con extranjeros, con anuencia del cónsul ó autoridades de marina.

Las contratas que el capitán celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y á que se hace referencia en el art. 612, deberán constar por escrito en el libro de

contabilidad, sin intervención de notario ó escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de marina si se extienden en los dominios españoles, ó por cónsules y agentes consulares de España si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera, cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El capitán cuidará de leerles los artículos de este Código que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el art. 612 y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación sobre las contratas extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al capitán una copia, firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro.

B. 14, 47; E. 37, 65; F. 223, 250; G. 480, 495 (1872), 10–14, 39; H. 343, 394–398; I. 499, 521–523; M. M. C. 71–73; P. 498, 515; M. & P. 128, 727.

ART. 635. El hombre de mar contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro sin obtener permiso escrito del capitán de aquél en que estuviere.

Si, no habiendo obtenido esta licencia, el hombre de mar contratado en un buque se contratare en otro, será nulo el segundo contrato, y el capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiera obligado, ó buscar á expensas de aquél quien le sustituya.

Además perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El capitán que, sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiere satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero de este artículo.

G. (1872), 8, 15, 28, 29; H. 400, 401.

ART. 636. No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula.

G. (1872), 36; H. 344; I, 525.

ART. 637. El capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

1ª. Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque;

2ª. Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio;

3ª. Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar;

4ª. Embriaguez habitual;

5ª. Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el art. 644;

6ª. La deserción.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de emprender el viaje, y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya á bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos del buque, si el capitán hubiera obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquél. No siendo así, será de cargo particular del capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluído el viaje, no podrá el capitán abandonar á hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, á menos de que, como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega á la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio.

G. 85, 86; (1872), 57–59; H. 344, 397 (7) (11), 436, 437; I, 542; M. M. C., 74, 75; P, 534.

ART. 638. Si, contratada la tripulación, se revocare el viaje por voluntad del naviero ó de los fletadores antes ó después de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere al buque por igual causa distinto destino de aquél que estaba determinado en el ajuste de la tripulación, será ésta indemnizada por la recisión del contrato, según los casos, á saber:

1°. Si la revocación del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir, con arreglo á sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocación;

2°. Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por todo el viaje, se graduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debiera aquél durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la ley de enjuiciamiento civil;[a] y si el viaje proyectado fuere de tan corta duración

[a] Art. 2117, en relación con el 616 de la de la Península (2078 y 615 de la reformada para Cuba y Puerto Rico).

que se calculase aproximadamente de un mes, la indemnización se fijará en quince días, descontando en todos los casos las sumas anticipadas;

3°. Si la revocación ocurriese habiendo salido el buque á la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje, devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido, como si el viaje hubiese terminado; y los ajustados por meses percibirán el haber correspondiente al tiempo que estuvieren embarcados y al que necesiten para llegar al puerto, término del viaje; debiendo además el capitán proporcionar á unos y á otros el pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según les conviniere;

4°. Si el naviero ó los fletantes del buque dieren á este destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulación no prestaren su conformidad, se les abonará por indemnización la mitad de lo establecido en el caso 1°, además de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente á los días transcurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteración, y el viaje, por la mayor distancia ó por otras circunstancias, diere lugar á un aumento de retribución, se regulará ésta privadamente, ó por amigables componedores en caso de discordia. Aunque el viaje se limite á punto más cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna al salario convenido.

Si la revocación ó alteración del viaje procediere de los cargadores ó fletadores, el naviero tendrá derecho á reclamarles la indemnización que corresponda en justicia.

B. 48; E. 67, 70, 71; F. 252; G. (1872), 57–67; H. 411, 412, 416; I. 529; P. 522, 523; Sc. 92; M. & P. 138 (h).

Art. 639. Si la revocación del viaje procediere de justa causa independiente de la voluntad del naviero y cargadores, y el buque no hubiere salido del puerto, los individuos de la tripulación no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación.

B. 49; E. 68, 69; F. 253; G. (1872), 56; H. 413, 414; I. 530; P. 524, 525; Sc. 91.

Art. 640. Serán causas justas para la revocación del viaje:

1ª. La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la potencia á cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque;

2ª. El estado de bloqueo del puerto de su destino, ó peste que sobreviniere después del ajuste;

3ª. La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque;

4ª. La detención ó embargo del mismo por orden del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero;

5ª. La inhabilitación del buque para navegar.

E. 45, 69; G. (1872), 56; H. 413, 414; I. 530; P. 524, 545; Sc. 91.

Art. 641. Si, después de emprendido el viaje, ocurriere alguna de las tres primeras causas expresadas en el artículo anterior, serán pagados los hombres de mar en el puerto á donde el capitán creyere conveniente arribar en beneficio del buque y cargamento, según el tiempo que hayan servido en él; pero si el buque hubiere de continuar su viaje, podrán el capitán y la tripulación exigirse mutuamente el cumplimiento del contrato.

En el caso de ocurrir la causa cuarta, se continuará pagando á la tripulación la mitad de su haber, si el ajuste hubiera sido por meses; pero si la detención excediere de tres, quedará rescindido el empeño, abonando á los tripulantes la cantidad que les habría correspondido percibir, según su contrato, concluído el viaje. Y si el ajuste hubiere sido por un tanto el viaje, deberá cumplirse el contrato en los términos convenidos.

En el caso quinto, la tripulación no tendrá más derecho que el de cobrar los salarios devengados; mas si la inhabilitación del buque procediere de descuido ó impericia del capitán, del maquinista ó del piloto, indemnizarán á la tripulación de los perjuicios sufridos, salva siempre la responsabilidad criminal á que hubiere lugar.

B. 50, 54; E. 68; F. 254, 258; G. (1872) 56–57; H. 414; I. 531; P. 524–525.

Art. 642. Navegando la tripulación á la parte, no tendrá derecho, por causa de revocación, demora ó mayor extensión de viaje, más que á la parte proporcional que le corresponda en la indemnización que hagan al fondo común del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias.

B. 53; E. 72; F. 257; G. (1872) 69; H. 416; I. 534; P. 527.

Art. 643. Si el buque y su carga se perdieren totalmente por apresamiento ó naufragio, quedará extinguido todo derecho, así por parte de la tripulación para reclamar salario alguno, como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.

Si se salvare alguna parte del buque ó del cargamento, ó de uno y otro, la tripulación ajustada á sueldo, incluso el capitán, conservará su derecho sobre el salvamento hasta donde alcancen, así los restos del buque como el importe de los fletes de la carga salvada; mas los marineros que naveguen á la parte del flete, no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco, sino sobre la del flete salvado. Si hubieren trabajado para recoger los restos del buque náufrago, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcionada á los esfuerzos hechos y á los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento.

B. 54, 56; E. 73–76; F. 258, 259; G. (1872) 56; H. 418–421; I. 535, 536; M. M. C. 75; P. 528, 532; Sc. 91.

Art. 644. El hombre de mar que enfermare no perderá su derecho al salario durante la navegación, á no proceder la enfermedad de un

acto suyo culpable. De todos modos, se suplirá del fondo común el gasto de la asistencia y curación, á calidad de reintegro.

Si la dolencia procediere de herida recibida en servicio ó defensa del buque, el hombre de mar será asistido y curado por cuenta del fondo común, deduciéndose ante todo de los productos del flete los gastos de asistencia y curación.

B. 57–59; E. 77–79; F. 262–264; G. (1872) 48, 49; H. 423–428; I. 537–538; P. 529–530; M. & P. 178n. (o). 209, 221.

Art. 645. Si el hombre de mar muriese durante la navegación, se abonará á sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, según su ajuste y la ocasión de su muerte, á saber:

Si hubiere fallecido de muerte natural y estuviere ajustado á sueldo, se le abonará lo devengado hasta el día de su fallecimiento;

Si el ajuste hubiere sido á un tanto por viaje, le corresponderá la mitad de lo devengado, si el hombre de mar falleció en la travesía á la ida, y el todo si navegando á la vuelta;

Y si el ajuste hubiere sido á la parte y la muerte hubiere ocurrido después de emprendido el viaje, se abonará á los herederos toda la parte correspondiente al hombre de mar; pero habiendo éste fallecido antes de salir el buque del puerto, no tendrán los herederos derecho á reclamación alguna;

Si la muerte hubiere ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará á sus herederos, concluído el viaje, la totalidad de los salarios ó la parte íntegra de utilidades que le correspondieren, como á los demás de su clase;

En igual forma se considerará presente al hombre de mar apresado defendiendo el buque, para gozar de los mismos beneficios que los demás; pero habiéndolo sido por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio, sólo percibirá los salarios devengados hasta el día de su apresamiento.

B. 60; E. 80; F. 265; G. (1872) 51; H. 431; I. 539, 540; P. 531; Sc. 93; M. & P. 208, 221.

Art. 646. El buque con sus máquinas, aparejo, pertrechos y fletes, estarán afectos á la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada á sueldo ó por viaje, debiéndose hacer la liquidación y pago en el intermedio de una expedición á otra.

Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior.

B. 4 (7), 63; E. 5 (6), 89; F. 191 (6), 271; G. (1872) 68; H. 451, 741; I. 673 (3), 675 (7); P. 578 (6), 582 (2), 583: M. & P. 86, 241.

Art. 647. Los oficiales y la tripulación del buque quedarán libres de todo compromiso, si lo estiman oportuno, en los casos siguientes:

1°. Si antes de comenzar el viaje intentare el capitán variarlo, ó si sobreviniere una guerra marítima con la nación á donde el buque estaba destinado;

2°. Si sobreviniere y se declarare oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino;

3°. Si el buque cambiase de propietario ó de capitán.

E. 88; G. (1872) 61; H. 440; Sc. 82, 85, 88; M. & P. 179.

ART. 648. Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán á paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio, y por lo tanto estarán comprendidos en la dotación la tripulación, los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de á bordo no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte.

B. 64; F. 272; G. 445 (1872), 3; I. 521; P. 516; M. & P. 162.

SECCIÓN CUARTA.—DE LOS SOBRECARGOS.[a]

ART. 649. Los sobrecargos desempeñarán á bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero ó los cargadores; llevarán la cuenta y razón de sus operaciones en un libro que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del capitán, y respetarán á este en sus atribuciones como jefe de la embarcación.

Las facultades y responsabilidad del capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo.

ART. 650. Serán aplicables á los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en la sección segunda del título III, libro segundo, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores.

ART. 651. Los sobrecargos no podrán hacer, sin autorización ó pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia durante su viaje, fuera del de la pacotilla que, por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque, les sea permitido.

Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacotilla, á no mediar autorización expresa de los comitentes.

ARGENTINA.

TÍTULO SEGUNDO.—*De los dueños de los buques, de los partícipes y de los armadores.*

ART. 875. La propiedad de los buques mercantes puede recaer indistintamente en toda persona que por las leyes generales tenga capacidad para adquirir; pero la expedición ha de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa de un propietario, par-

[a] No hay artículos parecidos en los códigos de los otros países de Europa.

tícipe ó armador, que tenga las calidades requeridas para ejercer el comercio.

Art. 876. Cuando los copartícipes hacen uso común del buque, esa sociedad queda sometida á las reglas generales establecidas para las sociedades, salvas las determinaciones contenidas en el presente título.

Art. 877. El parecer de la mayoría en el valor de los intereses prevalece contra el de la minoría en los mismos intereses, aunque ésta sea representada por el mayor número de los socios y aquélla por uno solo.

Los votos se computan en la forma establecido en el título "De las compañías ó sociedades."

En caso de empate, decidirá la suerte, á no ser que los socios prefieran someter la resolución á un tercero.

Art. 878. El dueño ó los partícipes de un buque, cada uno en proporción de su parte, son civilmente responsables de los hechos del capitán, en todo lo relativo al buque ó su expedición.

Responden, en consecuencia, por las deudas y obligaciones que contrae el capitán, para reparar el buque, habilitarlo y aprovisionarlo, sin que pueda eludirse esta responsabilidad, alegando que el capitán excedió los límites de sus facultades, ú obró contra sus órdenes é instrucciones, siempre que el acreedor justifique que la cantidad que reclama se invirtió en beneficio del buque.

Responden igualmente de las indemnizaciones en favor de tercero, á que haya dado lugar la culpa del capitán en la guarda y conservación de los efectos que recibió á su bordo.

No responden por los hechos ilícitos, cometidos en fraude de las leyes por los cargadores, aunque sean practicados con noticia ó anuncia del capitán, salvo la responsabilidad personal de este.[a]

Art. 879. El dueño ó los partícipes de un buque son también responsables en los términos prescriptos en el artículo precedente, así de las culpas como de las obligaciones contraídas relativamente al buque ó su expedición, por el que hubiese subrogado al capitán, aunque la subrogación se hubiere verificado sin noticia del dueño ó de los partícipes, y aunque el capitán hubiese carecido de facultad para hacerla, salvo en tal caso la responsabilidad personal de éste.

Art. 880. La responsabilidad á que se refieren los dos artículos anteriores, cesa en todos los casos por el abandono del buque con todas sus pertenencias, y los fletes ganados ó que deban percibirse en el viaje á que se refieren los hechos del capitán.

El abandono deberá hacerse constar por medio de instrumento público.

Cada partícipe quedara exonerado de su responsabilidad por el abandono de su parte en la forma expresada.

Si el propietario ó alguno de los partícipes ha hecho asegurar su

[a] Véanse los arts. 590 á 593 del Código Español.

interés en el buque ó en el flete, su acción contra el asegurador no se entenderá comprendida en el abandono.

Art. 881. No es permitido el abandono al propietario ó partícipe que fuese al mismo tiempo capitán del buque.

Tampoco es permitido el abandono, cuando el capitán á su calidad de tal, une la de factor ó encargado de la administración del cargamento, y de hacer tales ó cuales operaciones de comercio.

Art. 882. Todo propietario ó partícipe en un buque es personalmente responsable, en proporción de su parte, de los gastos de refacciones del buque y otros que se hagan por su orden ó por orden de la comunidad.

Art. 883. Cada partícipe tiene que contribuir al equipo y armamento del buque en proporción de su parte, que queda especialmente obligada al pago.

Art. 884. Necesitando un buque reparación y conviniendo en ello la mayoría, tendrá que consentir la minoría, ó renunciar la parte que le corresponda en favor de los otros copartícipes, que tendrán que aceptarla mediante tasación, ó requerir la venta del buque en pública subasta.

La tasación se hará antes de dar principio á la reparación, por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el juez, en el caso que alguno dejase de verificarlo.

Art. 885. Si la minoría entendiere que el buque necesita reparación, y la mayoría se opusiere, tiene aquélla derecho para exigir se proceda á un reconocimiento judicial. Decidiéndose que la reparación es necesaria, están obligados á contribuir á ella todos los partícipes.

Art. 886. Los partícipes gozan del derecho de tanteo, sobre la venta que alguno de ellos pretenda hacer de su porción respectiva, proponiéndolo en el término preciso de los tres días siguientes á la celebración de la venta, y consignando en el acto el precio de ella.

El vendedor puede precaverse contra el derecho de tanteo, haciendo saber la venta que tenga concertada á cada uno de sus copartícipes, y si dentro del mismo término de tres días no la tanteasen, no tendrán derecho á hacerlo después de celebrada.

Art. 887. Resolviéndose la venta del buque por deliberación de la mayoría, puede exigir la minoría que la venta se haga en remate público.

Sin embargo, la asociación no puede disolverse, sino después de finalizado el viaje.

Art. 888. Los copartícipes tienen derecho á ser preferidos en el fletamento á cualquier tercero en igualdad de condiciones. Si concurriesen á reclamar este derecho para un mismo viaje dos ó más partícipes, será preferido el que tenga más interés en el buque; y en caso de igualdad de intereses, decidirá la suerte.

Sin embargo, esa preferencia no da derecho para exigir que se varíe el destino que por disposición de la mayoría se haya fijado para el viaje.[a]

Art. 889. Para que la elección de armador recaiga en persona que no sea partícipe del buque, es necesario que tenga lugar por votación unánime de todos los copartícipes.

El nombramiento de armador es revocable al arbitrio de los copartícipes.

Art. 890. El armador representa á todos los asociados, y puede obrar á nombre de ellos, judicial ó extrajudicialmente, salvo las restricciones del presente Código, ó las estipulaciones particulares expresamente insertas en el contrato de asociación.

Art. 891. Al armador corresponde hacer el nombramiento y ajuste del capitán.

Le corresponde igualmente despedir al capitán, no mediando convención escrita en contrario, sin necesidad de expresar causa.

Si el capitán ha sido despedido por causa legítima, no tiene derecho á indemnización alguna, ya sea que la despedida tenga lugar antes del viaje ó después de comenzado.

Si ha sido despedido sin causa legítima ó sin expresión de causa, tiene derecho á la indemnización establecida en el art. 993.

Art. 892. Si el capitán despedido es copartícipe del buque, puede renunciar á la comunidad y exigir el reembolso del valor de su parte, que se determinará por peritos.

Si el capitán copartícipe hubiese obtenido el mando del buque por cláusula especial del acta de sociedad, no se le podrá privar de su cargo, sin causa grave.

Art. 893. No es responsable el armador de ningún contrato que haga el capitán en su provecho particular, aunque se sirva del buque para su cumplimiento.

Tampoco responde de las obligaciones que haya contraído fuera de los límites de sus atribuciones, sin una autorización especial por escrito.

Ni de las que no se hayan formalizado con las solemnidades prescriptas por las leyes, como esenciales para su validez.

Ni de los excesos que durante el ajuste cometan el capitán é individuos de la tripulación. Por razón de ellos sólo habrá lugar á proceder contra las personas y bienes de los que resulten culpados.

Art. 894. Al armador pertenece exclusivamente hacer todos los contratos relativos al buque, su equipo, administración, fletamento y viajes, obrando siempre en conformidad con el acuerdo de la mayoría ó por su mandato, bajo responsabilidad personal, para con los copartícipes, por lo que ejecutare contra aquel acuerdo ó mandato.

No puede emprender nuevo viaje ó contratar nuevo flete, sin el consentimiento de la mayoría de los copartícipes, á no ser que, por el

[a] Art. 888 en párrafo 1º es parecido al art. 593 del Código Español.

contrato de asociación le sean conferidas facultades más extensas á ese respecto.

Art. 895. El armador responde á los copartícipes de todos los daños y perjuicios que sufran por su culpa ó por su dolo. La parte que tenga en el buque queda especialmente afectada á esa responsabilidad.

Art. 896. Los hechos del armador obligan á todos los copartícipes, en proporción de la parte que tienen en el buque, según las reglas establecidas en el art. 878.

Art. 897. Todos los copartícipes quedan personalmente obligados en proporción de la parte que tienen en el buque, por las reparaciones ú otros gastos ordenados por el armador, si se le ha dado encargo especial, ó ha recabado autorización de los copartícipes.

Las expresiones generales del contrato de asociación no se consideran mandato especial, ni importan autorización.

Art. 898. El armador no puede contratar ni admitir más carga de la que corresponda á la cavidad que esté detallada á su buque en la matrícula.

Si lo hiciere, indemnizará personalmente á los cargadores á quienes deje de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hayan sobrevenido.

Art. 899. Todo contrato entre el armador y el capitán caduca en caso de venderse el buque, reservando el capitán su derecho por la indemnización que le corresponda, según los pactos celebrados con el armador, y las reglas establecidas en el art. 891.

Art. 900. El armador no puede hacer asegurar el buque, á no ser con la autorización expresa de todos los copartícipes.

Sin embargo, está obligado á hacer asegurar los gastos de reparación hechos durante el viaje, á no ser que el capitán haya tomado á la gruesa el importe de esos gastos.

Art. 901. El armador está obligado, siempre que la mayoría ó alguno de los copartícipes lo exigiera, á dar todos los informes necesarios en lo que toca al buque, viaje y equipo, así como á exhibir los libros, cartas, documentos y demás relativo á su administración.

Art. 902. Está obligado á dar á los dueños ó copartícipes, al fin de cada viaje, cuenta de su administración, tanto en lo que toca al estado del buque y de la asociación, como del viaje concluído, acompañando los comprobantes respectivos, y pagando sin demora el líquido que á cada uno cupiere.[a]

Art. 903. Los dueños ó copartícipes están obligados á examinar la cuenta del armador, luego que les fuere presentada, y á pagar sin demora la cuota que les corresponda, según sus porciones.

La aprobación de las cuentas del armador, dada por la mayoría, no impide que la minoría haga valer los derechos que crea tener contra él.

[a] Véanse los arts. 597 á 600 del Código Español.

TÍTULO TERCERO.—*De los capitanes.*

ART. 904. El capitán es la persona encargada de la dirección y gobierno de un buque, mediante un salario convenido ó una parte estipulada en los beneficios.

El capitán es el jefe del buque, toda la tripulación le debe obediencia, en cuanto fuere relativo al servicio del mismo.

ART. 905. El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en el buque y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio del buque, y seguridad de las personas y carga que conduzca.

ART. 906. Son atribuciones del capitán:

1°. Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección del buque;

2°. Imponer á bordo las penas correccionales establecidas por la ley ó reglamentos, á las personas que perturben el orden del buque, cometan faltas de disciplina ó rehusen ú omitan prestar el servicio que les corresponda;

3°. Arrestar á los que se hicieren culpables de algún delito, levantar información del hecho, y entregar los delincuentes á la autoridad competente.

ART. 907. Corresponde al capitán formar la tripulación del buque, eligiendo y ajustando los oficiales, marineros y demás hombres de equipaje, así como despedirlos en los casos en que pueda verificarlo, obrando siempre de acuerdo con el dueño, armador ó consignatario del buque, en los lugares donde éstos se hallaren presentes.

El capitán es responsable, si emprendiere viaje, sin que el buque estuviese provisto de la tripulación necesaria.

En ningún caso se puede obligar al capitán á recibir en su tripulación persona alguna que no sea de su satisfacción.[a]

ART. 908. El capitán está obligado á llenar cuidadosamente los deberes de un buen marino, y á indemnizar al dueño ó á la asociación, los daños y gastos ocasionados por su impericia, negligencia ó infidelidad, sin perjuicio de la responsabilidad criminal que corresponda.

ART. 909. Responde de los daños que sufra la carga, á no ser que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor ó culpa del cargador, incluyéndose los hurtos, ó cualquier daño cometido á bordo por individuos de la tripulación.

ART. 910. Responde asimismo de los daños que provengan del mal arrumaje de la carga ó de que ésta sea excesiva.

ART. 911. Responde igualmente de todos los daños que sobrevengan á las mercancías que sin consentimiento por escrito del cargador, haya dejado sobre cubierta.

---

[a] Véanse los arts. 609 y 610 del Código Español.

Exceptúase la navegación de cabotaje menor, ó dentro de los ríos, y aquélla en que fuere de uso cargar sobre cubierta.

ART. 912. Además de la responsabilidad personal del capitán hacia los cargadores, quedan obligados el buque y flete por los daños causados á la carga por dolo ó culpa del capitán, sin perjuicio de la acción de indemnización que corresponde contra éste á los dueños y partícipes del buque.[a]

ART. 913. El capitán debe tener cuidado de no cargar efectos, cuya avería, merma ó mal estado de acondicionamiento sea visible, sin hacer expresa mención en los recibos ó conocimientos. En defecto de esa mención, se presume que las mercancías, en cuanto puede juzgarse por su exterior, fueron cargadas en buen estado y bien acondicionadas.

ART. 914. El capitán está obligado á dar ó hacer dar por el contramaestre, recibo de todos los efectos cargados, con designación de su cantidad, marcas ó números, á fin de que puedan cambiarse oportunamente por los conocimientos respectivos.

ART. 915. El capitán ó cualquier otro individuo de la tripulación que cargare en el buque, aun so pretexto de ser en su cámara ó camarotes, efectos de su cuenta particular, sin consentimiento por escrito del dueño del buque ó de los cargadores, si el buque ha sido fletado por entero, podrá ser obligado á pagar el doble del flete correspondiente.

ART. 916. El capitán que navega á flete común, ó con interés en el beneficio que resulte de la carga, no puede hacer negocio alguno de su propia cuenta, á no ser que mediare estipulación escrita en contrario.[b]

Si lo hiciere, pertenecerá á los demás interesados la utilidad que pueda resultar, y las pérdidas serán de su exclusiva cuenta.

ART. 917. Es prohibido al capitán hacer pacto alguno público ni secreto con los cargadores, que ceda en su beneficio particular, bajo cualquier título ó pretexto que fuere.

Si lo hiciere, serán de su cuenta y de la de los cargadores, todos los daños que sobrevinieren, y pertenecerán al dueño del buque los beneficios que resultaren.

ART. 918. El capitán es considerado verdadero depositario de la carga y de cualesquier efectos que recibiese á bordo, y como tal está obligado á su guarda, buen arrumaje, y conservación, y á su pronta entrega á vista de los conocimientos.

La responsabilidad del capitán, respecto de la carga, empieza desde que la recibe, hasta el acto de la entrega en el lugar que se hubiere convenido, ó en el que fuere de uso en el puerto de la descarga, salvas cualesquiera convenciones expresas en contrario.

ART. 919. El capitán que, habiéndose ajustado para un viaje, dejare de cumplir el ajuste, ó porque no emprenda el viaje ó porque abandone

---

[a] Véase el art. 618 del Código Español.

[b] Art. 916 es parecido al art. 613 del Código Español.

el buque durante él, además de la responsabilidad hacia el armador ó cargadores por los daños y perjuicios que resultaren, quedará inhabilitado para ejercer el mando de buque alguno por un término de cinco á quince años, según la gravedad del caso á juicio del juez.

Sólo será excusable, si le sobreviniera algún impedimento físico ó moral que le impida cumplir su empeño.

Art. 920. El capitán, luego que halle provisto de lo necesario para el viaje, está obligado á salir en la primera ocasión favorable.

No le es lícito diferir el viaje por causa de enfermedad de algunos de los oficiales ú hombres de la tripulación.

Su obligación en tal caso es proveer inmediatamente al reemplazo de los enfermos ó impedidos.

Art. 921. Si en el momento de la partida sobreviniere al capitán alguna enfermedad que lo haga incapaz de gobernar el buque, debe hacerse sustituír por otro capitán en el desempeño de su encargo, á no ser que el segundo se hallase en estado de hacer sus veces, sin peligro del buque ni de la carga.

Si el dueño ó armador se encontrare en el lugar de la partida, la sustitución no puede hacerse sin su consentimiento.

Art. 922. Estando el buque cargado y pronto para hacer viaje, no pueden ser detenidos por deudas civiles, ni el capitán ni los otros individuos de la tripulación, á no ser que la deuda proviniere de efectos suministrados para ese viaje.

Aún en tal caso se admitirá la fianza prescripta en el art. 870.

Art. 923. El capitán está obligado, antes de tomar carga y mediando requisición de parte interesada, á hacer reconocer por peritos, si el buque se halla en estado de navegar, esto es, provisto de todo lo necesario y en estado de emprender viaje.

Art. 924. El día antes de la salida del puerto de la carga hará el capitán inventariar, en presencia del piloto ó contramaestre, las provisiones, las amarras, anclas, velas y demás aparejos, con declaración del estado en que se hallaren. Este inventario será firmado por el capitán, piloto y contramaestre.

Todas las alteraciones que durante el viaje sufriera cualquiera de los objetos arriba mencionados, serán anotadas en el diario de navegación, bajo la firma de los tres referidos individuos.

Art. 925. El capitán está obligado á tener á bordo de su buque:

1°. La escritura de propiedad del buque, ó un testimonio debidamente legalizado;

2°. El pasaporte del buque ó carta de mar;

3°. El rol de la tripulación;

4°. La patente de sanidad;

5°. Las guías ó despachos de aduana del puerto de la República de donde hubiere salido, verificadas conforme á las leyes, reglamentos é instrucciones fiscales;

6°. Las pólizas de fletamento, en los casos en que hubiesen tenido lugar, y los conocimientos de la carga que existiere á bordo;

7°. Un ejemplar del Código de Comercio.[a]

Art. 926. El rol ó matrícula debe ser hecho en el puerto del armamento del buque y contener:

1°. Los nombres del buque, capitán, oficiales y gente de la tripulación, con declaración de sus edades, estado, naturaleza, domicilio y empleo de cada uno á bordo;

2°. El puerto de la salida, y el del destino que el buque tuviere;

3°. Los sueldos estipulados, especificándose si son por viaje, por mes, por cantidad cierta ó á flete ó parte de beneficios;

4°. Las cantidades adelantadas que se hubiesen pagado ó prometido pagar por cuenta de sueldos;

5°. La firma del capitán y de los oficiales y hombres de la tripulación que supieran firmar.

Art. 927. Los capitanes tienen obligación de llevar asiento formal de todo lo concerniente á la administración del buque y ocurrencias de la navegación, teniendo al efecto tres libros distintos, encuadernados y foliados, cuyas fojas se rubricarán por la autoridad á cuyo cargo estuviere la matrícula de los buques, so pena de responder por los daños y perjuicios que resulten de la falta de asientos regulares.

En el primer libro, que se titulará: *De cargamentos*, se anotará la entrada y salida de todos los efectos que se carguen en el buque, con declaración específica de las marcas y números de los bultos; nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga, fletes estipulados, y todas las demás circunstancias ocurrentes que puedan servir para futuros esclarecimientos. En el mismo libro se asentarán también los nombres de los pasajeros, con declaración del lugar de su destino, precio y condiciones del pasaje y relación de sus equipajes.

En el segundo libro, con el título: *De cuenta y razón*, se asentará en forma de cuentas corrientes, todo lo que el capitán reciba y expenda relativamente al buque, y pueda dar motivo á la rendición de una cuenta, ó á deducir ó contestar una demanda; abriéndose cuenta á cada uno de los individuos de la tripulación, con declaración de sus sueldos, cantidades percibidas por razón de ellos y consignaciones que dejen hechas para sus familias.

En el tercero, que se denominará: "Diario de navegación," se asentará:

1°. El estado diario del tiempo y los vientos;

2°. El progreso y retardo diarios del buque;

3°. El grado de longitud y de latitud en que se halle el buque día por día;

4°. El estado sanitario de los pasajeros y tripulantes;

---

[a] Véase el art. 612 del Código Español.

5°. Los nacimientos y defunciones que ocurrieren á bordo;

6°. Los servicios extraordinarios prestados por los individuos de la tripulación;

7°. Las penas correccionales que se hubieren impuesto, con expresión de sus causas;

8°. Los testamentos otorgados á bordo con arreglo á las disposiciones del Código Civil;

9°. Todos los daños que acaezcan al buque ó á la carga y sus causas;

10. El estado, en cuanto sea posible, de todo lo que se perdiere por accidente y de todo lo que se hubiese cortado ó abandonado;

11. La derrota seguida, y los motivos de las separaciones, ya sean voluntarias ó forzosas;

12. Todas las resoluciones tomadas por el consejo del buque;

13. Las despedidas que se hayan dado á oficiales, ú hombres de la tripulación, así como sus motivos.

Este libro deberá ser continuado, datado y firmado día por día, por el capitán y su segundo, si el tiempo y las circunstancias lo permitieren. Los dos primeros serán sólo firmados por el capitán.

Art. 928. El capitán está obligado á permanecer á bordo, desde el momento en que empieza el viaje, hasta la llegada á buen puerto, sin que durante el viaje le sea permitido pernoctar fuera del buque, á no ser por ocupación grave, que proceda de su oficio y de sus negocios propios.

Está asimismo obligado á tomar los pilotos ó prácticos necesarios en todos los lugares en que los reglamentos ó el uso y la prudencia lo exigieren; so pena de responder por los daños y perjuicios que de su falta resultaren.

Art. 929. Es prohibido al capitán abandonar el buque, sea cual fuere el peligro, á no ser en caso de naufragio.

Juzgándose indispensable el abandono, está obligado el capitán á emplear la mayor diligencia posible para salvar todos los efectos del buque y carga, con especialidad los papeles y libros del buque, dinero y mercancías de más valor.

Si, á pesar de toda su diligencia, los objetos sacados del buque ó los que quedaron á bordo se perdieren ó fueren robados, sin culpa suya, quedará exonerado de toda responsabilidad.

Art. 930. El capitán está obligado durante el viaje á aprovechar todas las ocasiones que se ofrezcan de informar al dueño ó armador del estado del buque.

El capitán, antes de la salida del puerto donde se haya visto forzado á arribar, ó antes de emprender viaje de retorno, está obligado á remitir al armador una cuenta firmada que contenga el estado de la carga, el precio de los efectos cargados por cuenta del buque, los gastos de reparación ú otros que se hayan ocasionado, las cantidades que haya tomado á la gruesa, y los nombres y domicilio de los prestamistas.

ART. 931. Es permitido al capitán, antes de emprender el viaje de retorno, hacer asegurar el importe de los efectos cargados por cuenta del buque, y las sumas desembolsadas por cuenta del mismo buque; pero debe ponerlo en conocimiento del armador al remitir sus cuentas.

ART. 932. Si uno ó más de los copartícipes debidamente requeridos, dejaren de contribuír respectivamente para los gastos necesarios de equipo y armamento del buque, habiéndose empezado á recibir la carga, puede el capitán, con autorización judicial, veinticuatro horas después de la intimación á los que se niegan, tomar dinero sobre la parte que les corresponda en el buque, aunque sea por contrato á la gruesa.

ART. 933. El capitán está obligado á pedir el dictamen de los dueños del buque, cargadores ó sus mandatarios, estando presentes, y en todos los casos á consultar á los oficiales del buque siempre que se trate de algún acontecimiento importante.

Ninguna disculpa podrá exonerar de responsabilidad al capitán que mudase la derrota que estaba obligado á seguir, ó que practicase algún otro acto extraordinario de que pueda provenir daño á las personas ó al buque ó carga, sin haber precedido deliberación tomada en junta, compuesta de todos los oficiales del buque, y en presencia de los interesados en el buque ó en la carga, si algunos se encontrasen á bordo.

En tales deliberaciones, y en todas las demás resoluciones que fuese obligado á tomar con acuerdo de los oficiales del buque, el capitán podrá, siempre que lo juzgare conveniente, obrar bajo su responsabilidad personal, contra el dictamen de la mayoría.

ART. 934. Es prohibido al capitán entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, y si se viese obligado á hacerlo por fuerza mayor, deberá salir en la primera ocasión oportuna que se ofreciere, so pena de responder por los daños y perjuicios que de la demora resultasen al buque ó á la carga.

ART. 935. Si el capitán, después de su salida, llegase á saber que ha sobrevenido el estado de guerra y que su bandera ó la carga no es libre, está obligado á arribar al primer puerto neutral y á permanecer en él hasta el restablecimiento de la paz, ó hasta que pueda salir bajo convoy ó de otro modo seguro, ó hasta que reciba órdenes terminantes, así del dueño ó armador como de los interesados en la carga.

Lo mismo procederá, á no ser que tuviere órdenes especiales en contrario, si llegare á saber que el puerto de su destino se encuentra bloqueado.

ART. 936. El capitán que viaje bajo la escolta de buques del estado, responde de los perjuicios que sobrevinieren al buque ó á la carga, si se separa del convoy.

Bajo la misma responsabilidad debe obedecer las órdenes y señales del jefe del convoy.

ART 937. Es obligación del capitán resistir por todos los medios que le dictare su prudencia, toda y cualquiera violencia que pueda intentarse contra el buque ó la carga. Si fuere obligado á hacer entrega de toda ó parte, formalizará el correspondiente asiento en el libro, y justificará el hecho en el primer puerto donde arribase.

En caso de apresamiento, embargo ó detención, compete al capitán la obligación de reclamar el buque y cargamento, avisando inmediatamente, por los medios que estén á su alcance, así al armador ó dueño del buque como á los cargadores ó consignatarios de la carga, del estado del buque y cargamento. Mientras recibe órdenes definitivas, deberá tomar las disposiciones provisorias que sean absolutamente urgentes, para la conservación del buque y de la carga.

En tal caso, la mayoría de los copartícipes decide, y la resolución es obligatoria para la minoría. Si la mayoría decide no reclamar, puede la minoría proseguir á su costa las reclamaciones, salvo el derecho de exigir que la mayoría contribuya á los gastos in proporción al beneficio que haya resultado de las reclamaciones.

ART. 938. En caso de echazón, el capitán estará obligado á echar primero, siendo posible, las cosas menos necesarias, las más pesadas y las de menor precio; en seguida las mercaderías del primer puente, á su elección, después de haber oído el dictamen de los oficiales del buque.

El capitán debe asentar por escrito, tan luego como le sea posible, las resoluciones tomadas á tal respecto. El asiento contendrá:

1°. Las causas que hayan determinado la echazón;

2°. La enunciación de los objetos echados ó averiados;

3°. Las firmas de los que hayan sido consultados ó la expresión de los motivos que hayan tenido para no firmar.[a]

ART. 939. Todas las protestas formadas á bordo, tendentes á comprobar echazón, averías ú otras pérdidas cualesquiera, deben ser ratificadas con juramento del capitán, dentro de veinticuatro horas útiles, ante la autoridad competente del primer puerto donde llegara. Esa autoridad, siendo dependiente de la República, deberá interrogar al mismo capitán, oficiales, hombres de la tripulación y pasajeros, sobre la verdad de los hechos, teniendo presente el "Diario de navegación," si se hubiera salvado. Queda reservada á las partes interesadas la prueba en contrario.

ART. 940. Sea cual fuere el lugar donde el capitán verifique su protesta, está obligado á hacer visar su diario de navegación por la autoridad que reciba la protesta. El capitán está obligado á exhibir en cualquier tiempo ese diario á las partes interesadas, y á consentir que saquen copias ó extractos.

ART. 941. El capitán está obligado dentro de las veinticuatro horas

[a] Véanse los arts. 755, 811, 814, 815 y 816 del Código Español.

útiles siguientes á su llegada á un puerto cualquiera, á presentar su diario de navegación y á declarar:

1°. El lugar y el tiempo de su salida;

2°. La derrota que haya seguido;

3°. Los peligros que haya corrido, los daños sucedido en el buque ó carga, y las demás circunstancias notables de su viaje.

ART. 942. La presentación del diario y la declaración se haran:

En puerto extranjero: ante el cónsul de la República, ó en su defecto, ante la autoridad competente del lugar;

En puerto de la República: ante el tribunal de comercio, ó la autoridad que designen los reglamentos.

ART. 943. Al regreso del buque al puerto de su salida, ó á aquél en que dejare el mando, está obligado el capitán á presentar el rol ó matrícula original en la repartición encargada de la matrícula del buque, dentro de veinte y cuatro horas útiles después que diese fondo, haciendo las mismas declaraciones ordenadas en el artículo precedente.

Pasados ocho días después del referido tiempo, queda prescripta cualquier acción que pueda tener lugar contra el capitán, por falta que haya cometido en la matrícula durante el viaje.

El capitán que no presentare todos los individuos matriculados, ó no hiciere constar debidamente el motivo de la falta, será multado por la autoridad encargada de la matrícula de los buques, en doscientos pesos fuertes por cada persona que presentare de menos, con recurso para el tribunal de comercio respectivo.

ART. 944. No hallándose presentes los dueños del buque, sus mandatarios ó consignatarios, está autorizado el capitán para contratar por sí los fletamentos bajo las instrucciones que haya recibido, y procurando, en cuanto le sea posible, el mayor beneficio para el armador.

ART. 945. El capitán, en los puertos donde residiere el armador, mandatarios ó consignatarios, no puede, sin autorización especial de éstos, hacer gasto alguno extraordinario en el buque.

ART. 946. Si durante el curso del viaje se hacen necesarias reparaciones ó compras de pertrechos, y las circunstancias ó la distancia del domicilio de los dueños del buque ó de la carga, no permiten pedir sus órdenes, el capitán, comprobada la necesidad por un asiento firmado por los oficiales del buque, podrá hacer las reparaciones ó la compra de los pertrechos necesarios.

ART. 947. Cuando durante el viaje el capitán se halle sin fondos pertenecientes al buque, ó sus propietarios, no hallándose presentes alguno de éstos, sus mandatarios ó consignatarios, y en su defecto, algún interesado en la carga, ó si, aunque se hallasen presentes, no le facilitasen los fondos necesarios, podrá contraer deudas, tomar dinero á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos, y hasta en falta absoluta de otro recurso, vender mercaderías de la carga, declarando

en los documentos de las obligaciones que firmare, la causa de que proceden.

Las mercaderías que en tales casos se vendieren serán pagadas á los cargadores por el precio que las otras de igual calidad obtuvieren en el puerto de la descarga, en la época de la llegada del buque, ó por el que señalaren peritos arbitradores, en el caso que la venta hubiere comprendido todas las mercaderías de la misma calidad.

Si el precio corriente fuere inferior al de venta, el beneficio pertenecerá al dueño de las mercaderías. Si el buque no pudiere llegar al puerto de su destino, la cuenta se dará por el precio de venta.

Art. 948. Para que pueda tener lugar alguna de las medidas autorizadas en el artículo precedente, es indispensable:

1°. Que el capitán pruebe falta absoluta de fondos en su poder, pertenecientes al buque ó sus dueños;

2°. Que no se halle presente el dueño del buque, sus mandatarios ó consignatarios, y en su defecto, alguno de los interesados en la carga, ó que hallándose presentes, hayan sido requeridos sin resultado;

3°. Que la resolución haya sido tomada de acuerdo con los oficiales del buque, haciéndose en el diario de navegación el asiento respectivo.

La justificación de estos requisitos será hecha ante el Tribunal de Comercio del puerto donde se tomare el dinero á la gruesa, ó se vendieren las mercaderías, y en país extranjero ante los cónsules de la República ó la autoridad local, en su defecto.

Art. 949. Las letras procedentes de dinero recibido por el capitán para gastos indispensables del buque ó de la carga, en los casos previstos en los artículos anteriores, y los premios del seguro respectivo, cuando su importe hubiera sido realmente asegurado, tienen el privilegio de letras de cambio marítimo, si contienen declaración expresa de que su importe fué destinado para los referidos gastos, y son exigibles, aunque tales objetos se pierdan por algún suceso posterior, probando el dador que el dinero fué efectivamente empleado en beneficio del buque ó de la carga.

Art. 950. Las obligaciones que contrae el capitán para atender á la reparación, habilitación y aprovisionamiento del buque, no le constituyen personalmente responsable, sino que recaen sobre el armador, á no ser que el capitán comprometa expresamente su responsabilidad personal ó suscriba letras de cambio ó pagarés á su nombre.

Sin embargo, el capitán que en los documentos de las obligaciones procedentes de gastos que haya hecho para la habilitación, reparación ó aprovisionamiento del buque, omitiere enunciar la causa de que proceden, quedará personalmente obligado hacia las personas con quienes contratare, sin perjuicio de la acción que éstas puedan tener contra los dueños del buque, si probaren que las cantidades debidas fueron efectivamente aplicadas en beneficio de la embarcación.

ART. 951. Faltando las provisiones del buque durante el viaje, podrá el capitán, de acuerda con los demás oficiales, obligar á los que tuvieren víveres por su cuenta particular, á que los entreguen para el consumo común de todos los que se hallaren á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más tarde en el primer puerto adonde arribe.[a]

ART. 952. El capitán tiene derecho á ser indemnizado por los dueños, de todos los gastos necesarios que hiciere en utilidad del buque, con fondos propios ó ajenos, siempre que haya obrado con arreglo á sus instrucciones, ó en uso de las facultades inherentes á su calidad de capitán.

ART. 953. No puede el capitán tomar dinero á la gruesa, ni hipotecar el buque para sus propias negociaciones.

Siendo copartícipe en el casco y aparejos, puede empeñar su porción particular, siempre que no haya tomado antes gruesa alguna sobre la totalidad del buque, ni exista á cargo de éste otro género de empeño.

En la póliza del dinero que tomare el capitán copartícipe en la forma referida, expresará necesariamente cuál es la porción de su propiedad que afecta al pago de la deuda.

En caso de contravención á este artículo, será de cargo privativo del capitán el pago del principal, intereses y costas.

ART. 954. El capitán que tome dinero sobre el casco y aparejos del buque, empeñe ó venda mercaderías ó provisiones, fuera de los casos y de la forma establecidos en este Código, así como el que cometa fraude en sus cuentas, además de la indemnización de daños y perjuicios, quedará sujeto á la respectiva acción criminal.[b]

ART. 955. El capitán que, fuera del caso de innavegabilidad legalmente probada, vendiere el buque sin autorización especial de los dueños, será responsable de los daños y perjuicios, y quedará sujeto á la respectiva acción criminal.

ART. 956. El capitán que siendo contratado para viaje determinado, dejare de concluirlo sin causa justificada, responderá á los dueños y cargadores por los daños y perjuicios que de esa falta resultaren.[c]

ART. 957. Serán de la responsabilidad exclusiva del capitán todas las multas que se impusieren al buque, por falta de observancia de las leyes y reglamentos de aduana y policía de los puertos, así como los perjuicios que resultaren de las discordias que se susciten en el buque entre individuos de la tripulación, á no ser que probare haber empleado todos los medios convenientes para evitarlos.

Serán igualmente de su responsabilidad personal los perjuicios que sobrevengan á los cargadores por no haberse provisto el capitán de los papeles necesarios respecto á la carga, ó no haber hecho en el puerto de descarga ó de arribada las declaraciones necesarias.[d]

---

[a] Art. 95 es parecido al art. 616 del Código Español.
[b] Art. 954 es parecido al art. 621 del Código Español.
[c] Art. 956 es parecido al art. 614 del Código Español.
[d] Véase el art. 625 del Código Español.

Art. 958. El capitán no puede retener á bordo los efectos de la carga para seguridad del flete; pero tiene derecho á exigir de los dueños ó consignatarios en el acto de la entrega de la carga, que depositen ó afiancen el importe del flete, avarías gruesas y gastos á su cargo; y en falta de pronto pago, depósito ó fianza, podrá requirir embargo por los fletes, averías y gastos en los efectos del cargamento, mientras éstos se hallaren en poder de los dueños ó consignatarios, ya estén en los almacenes públicos de depósito ó fuera de ellos, y hasta podrá requerir la venta inmediata, si los efectos fuesen fácilmente deteriorables ó de conservación difícil ó dispendiosa.

La acción de embargo queda prescripta pasados treinta días, contados desde el último día de la descarga.

Art. 959. El capitán tiene derecho á exigir que, antes de la descarga, los efectos sean contados, medidos ó pesados á bordo del buque, en todos los casos en que es responsable por su número, peso ó medida.

Art. 960. Cuando por ausencia del consignatario, por su negativa á recibir la carga, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos á la orden, ignorare el capitán á quien haya de hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del Tribunal de Comercio, ó en su defecto, de la autoridad judicial local, para que provea lo conveniente á su depósito, conservación y seguridad.

Así en este caso como en el del art. 958, si la avería gruesa no pudiere ser arreglada inmediatamente, es lícito al capitán exigir el depósito judicial de la suma que se arbitrare.

Art. 961. El capitán que entregare la carga antes de recibir el flete, avería gruesa y gastos, sin poner en práctica los medios del artículo precedente, ó los que le dieren les leyes del lugar de la descarga, no tendrá acción para exigir el pago del fletador, si éste probare que no había cargado por cuenta propia, sino en calidad de comisionista ó por cuenta de tercero.

Art. 962. Estando el buque fletado por entero, no puede el capitán recibir carga de otra persona sin consentimiento expreso del fletador. Si lo verificare, podrá hacerla desembarcar ó exigir el flete y los perjuicios que se le hayan seguido en ambos casos.

Art. 963. Después de haberse fletado el buque para puerto determinado, no puede el capitán negarse á recibir la carga y emprender el viaje convenido, á no ser que sobreviniere peste, guerra, bloqueo ó impedimento legítimo del buque, sin limitación de tiempo.

Art. 964. Si durante la navegación falleciese algún pasajero ó individuo de la tripulación, pondrá el capitán en buena guarda todos los papeles ó pertenencias del difunto, formando un inventario exacto, con asistencia de los oficiales del buque y de dos testigos, prefiriendo á éste fin á los pasajeros, si los hubiere. Luego que llegare al puerto

de su salida, hará entrega del inventario y bienes, á las autoridades competentes.

ART. 965. Acabado el viaje, el capitán está obligado á dar cuenta, sin demora, de su gestión al dueño ó armador del buque, con entrega, mediante recibo, del dinero que tuviere, libros y demás papeles.

El dueño ó armador del buque está obligado á ajustar las cuentas del capitán luego que las recibiere, y pagar las sumas que le fuesen debidas.

ART. 966. Si se suscitaren dificultades sobre la cuenta, el dueño ó armador está obligado á pagar provisoriamente al capitán los sueldos convenidos, dando éste fianza de devolverlos si hubiere lugar, y el capitán está obligado á depositar en la oficina del Tribunal de Comercio del puerto respectivo su diario, libros y demás documentos.

ART. 967. Siendo el capitán dueño único del buque, será simultáneamente responsable á los fletadores y cargadores, por todas las obligaciones impuestas á los capitanes y á los armadores.

ART. 968. Toda obligación por la cual el capitán, siendo copartícipe del buque, fuere responsable á la asociación, tiene privilegio sobre la porción y ganancias que el capitán tuviere en el buque y flete.

ART. 969. Además de las obligaciones especificadas en este Código, están sujetos los capitanes á todos los deberes que les están impuestos por los reglamentos de marina y aduana.[a]

TÍTULO CUARTO.—*De los pilotos y contramaestres.*

ART. 970. El piloto debe tener las condiciones de edad, examen, práctica de la navegación y patente correspondiente para ejercer el cargo.

ART. 971. El piloto, cuando juzgare necesario mudar de rumbo, expondrá al capitán las razones que así lo exigen. Si éste se opusiere, despreciando sus observaciones, que en tal caso deberá renovarle en presencia de los demás oficiales del buque, asentará en el diario de navegación la conveniente protesta, que deberá ser firmada por todos, y obedecera las órdenes del capitán, sobre quien recaerá toda la responsabilidad.[b]

ART. 972. El piloto que por impericia, omisión ó malicia, perdiere el buque ó le causare daños ó averías, será obligado al resarcimiento del perjuicio que sufriere el buque ó la carga, además de incurrir en las penas que respectivamente tengan lugar.

La responsabilidad del piloto no excluye la del capitán en los casos del art. 908.[c]

---

[a] Véanse los arts. 609 á 613 del Código Español.

[b] Art. 971 es parecido al art 630 del Código Español.

[c] Art. 972 párrafo 1 es parecido al art. 631 del Código Español.

Art. 973. El contramaestre que al recibir ó entregar mercancías ó efectos, no exige y entrega al capitán las órdenes, recibos ú otros documentos justificativos de sus actos, responde por los daños y perjuicios que de su falta resultaren.

Art. 974. Las cualidades que deben tener los pilotos y contramaestres, así como sus deberes respectivos, deberán prescribirse en los reglamentos ú ordenanzas de matrícula de gente de mar.

Art. 975. Por muerte ó impedimento del capitán, recae el mando del buque en el piloto, y en falta ó impedimento de éste, en el contramaestre, con todos las prerrogativas, facultades, obligaciones y responsabilidades inherentes al cargo de capitán.[a]

Art. 976. En caso de muerte ó impedimento de los funcionarios á que se refiere el artículo precedente, el mando del buque recaerá en el marinero que por votación designaren los tripulantes.

Título quinto.—*De los sobrecargos.*

Art. 977. Los sobrecargos nombrados por los armadores ó los dueños de la carga, pueden ejercer sobre el buque y su cargamento la parte de administración ecónomica expresamente señalada en sus instrucciones; pero, aun en el caso de ser nombrados por los armadores, no pueden entrometerse en las atribuciones privativas de los capitanes acerca de la dirección facultativa y mando de los buques, sea cual fuere la autorización que se les hubiere conferido.

Art. 978. Los poderes del sobrecargo, relativos al curso del viaje y transporte de las mercancías deben ser comunicados al capitán. Si no se hiciere esa participación, se reputarán no existentes en lo que toca al capitán.

Art. 979. Habiendo sobrecargo, cesa, respecto de las mercaderías que le están encomendadas, la responsabilidad del capitán, salvo el caso de dolo ó culpa.

Al sobrecargo, en tal caso, corresponde llevar el libro de cargamentos y el de cuenta y razón, en la forma establecida en el art. 927.

Art. 980. Si el sobrecargo tuviese orden para entregar á persona determinada los efectos que no se hubiesen vendido, y el consignatario se negase á recibirlos, debe hacerle saber una protesta que le servirá de documento justificativo. Si no tuviere más instrucciones á ese respecto, queda á su arbitrio dar á los efectos el destino que le pareciese más conveniente en beneficio de los dueños, procediendo, según los casos, conforme á lo establecido en el art. 960.

Art. 981. Es prohibido á los sobrecargos hacer negocio alguno por cuenta propia durante el viaje, fuera de la pacotilla que por pacto expreso les hubiere sido concedida por el viaje de ida y de retorno.[b]

---

[a] Art. 975 es parecido al art. 633 del Código Español.

[b] Art. 981 es parecido al art. 651 párrafo 1° del Código Español.

ART. 982. En defecto de convenciones particulares, compete al sobrecargo el derecho, en cuanto á los comitentes, á ser mantenido durante el viaje, y á una comisión que se determinará por arbitradores; y en cuanto al capitán, el derecho á ser embarcado con todo su equipaje.

ART. 983. Las disposiciones de este Código acerca de la capacidad, modo de contratar, y responsabilidad de los factores ó encargados, se aplican igualmente á los sobrecargos.[a]

TÍTULO SÉXTO.—*De la contrata y de los sueldos de los oficiales y gente de mar; sus derechos y obligaciones.*

ART. 984. El contrato que se celebra entre el capitán y los oficiales y gente de la tripulación de un buque, consiste, de parte de éstos, en prestar sus servicios para hacer un ó más viajes de mar, mediante un salario convenido, y de parte del capitán, en la obligación de hacerles gozar de todo lo que les sea debido en virtud de la estipulación ó de la ley.

Las condiciones del ajuste entre el capitán y la gente de la tripulación, en falta de otros documentos, se prueban por la matrícula, ó rol de la tripulación.[b]

ART. 985. No constando por la matrícula, ni por otro documento escrito, el tiempo determinado de la contrata, aunque se haya contratado por mes, se entiende siempre que fué para el viaje redondo, ó sea de ida y vuelta al lugar donde se verificó la matrícula.

ART. 986. El capitán está obligado á dar á los individuos de la tripulación que lo exigieren una nota firmada, en que se exprese la naturaleza del convenio y el sueldo estipulado, asentando en la misma las cantidades que se fueren pagando á cuenta.

ART. 987. Estando el libro de "cuenta y razón" llevado con regularidad, en la forma establecida en el art. 927, hará entera fe para la solución de cualesquiera dudas que puedan suscitarse sobre las condiciones del contrato, á falta de los documentos ó constancias á que se refiere el art. 984.

Sin embargo, en cuanto á las cantidades dadas á cuenta, prevalecerán en caso de duda las constancias puestas en las notas de que habla el artículo precedente.

ART. 988. Las obligaciones recíprocas del capitán, oficiales y gente de la tripulación empiezan desde el momento en que respectivamente firman el rol ó matrícula.

La obligación de alimentar á los oficiales y hombres de la tripulación durante el viaje, ó el tiempo que estuvieren en servicio, se entiende siempre comprendida en el contrato, además de los sueldos estipulados.

---

[a] Véase el art. 650 del Código Español.

[b] Véanse los arts. 634 á 639 del Código Español.

Art. 989. Son obligaciones de los oficiales y gente de la tripulación:

1°. Ir á bordo con su equipaje y prontos para seguir viaje el día convenido, ó, en su defecto, el señalado por el capitán, para ayudar al equipo y cargamento del buque, so pena de que puedan ser despedidos y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente;

2°. No salir del buque, ni pasar en ningún caso la noche fuera de él, sin licencia del capitán, so pena de perder un mes de sueldo;

3°. No sacar del buque su equipaje, sin que sea inspeccionado por el capitán ó contramaestre, bajo la misma pena de perdimiento de un mes de sueldo;

4°. Obedecer sin contradicción al capitán y demás oficiales en sus respectivas calidades, abstenerse de riñas y embriaguez ó cualquier otro desorden, bajo las penas establecidas en los arts. 906 y 991;

5°. Auxiliar al capitán, en caso de ataque del buque ó desastre que sobrevenga al buque ó á la carga, sea cual fuere su naturaleza, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos;

6°. Acabado el viaje, ayudar al desarme del buque, conducirlo á seguro surgidero y amarrarlo, siempre que el capitán lo exigiere;

7°. Prestar las declaraciones necesarias para la ratificación de las actas y protestas formadas á bordo, recibiendo por los días de demora una indemnización proporcionada á los sueldos que ganaban; faltando á ese deber, no tendrán acción para exigir los sueldos vencidos.

Art. 990. Los oficiales y cualesquier otros individuos de la tripulación que después de matriculados abandonasen el buque antes de empezar el viaje, ó se ausentaren antes de finalizado, pueden ser apremiados con prisión al cumplimiento del contrato, á reponer lo que se les hubiere dado adelantado y á servir un mes sin sueldo.

Los gastos que en tales casos se hicieren serán deducidos de los sueldos de los remitentes, que además responderán de los daños y perjuicios á que hubiere lugar.

Art. 991. El hombre de mar después de matriculado no puede ser despedido sin justa causa.

Son justas causas para despedirlo:

1°. La perpetración de cualquier delito ó hecho que perturbe el orden en el buque, la reincidencia en insubordinación y la falta de disciplina ó de cumplimiento del servicio que le corresponda hacer;

2°. Embriaguez habitual;

3°. Ignorancia del servicio para que se hubiere contratado;

4°. Cualquier ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para el desempeño de sus obligaciones, con excepción de los casos prevenidos en el art. 1010.

Art. 992. Los oficiales ú hombres de la tripulación, despedidos con causa legítima, tienen derecho á ser pagos de los sueldos estipulados, hasta el día de la despedida, proporcionalmente á la parte de viaje que se haya hecho.

Verificándose la despedida antes de empezado el viaje, tienen derecho á que se les pague los días que tuvieren de servicio.

Art. 993. Todo oficial ú hombre de la tripulación que probare haber sido despedido sin causa legítima tendrá derecho á ser indemnizado por el capitán.

Esa indemnización, ya sea que estén ajustados por mes ó por viaje, consistirá en el tercio de los sueldos que el despedido habría verosímilmente ganado durante el viaje, si se le despide antes de salir del puerto de la matrícula; en el importe de los sueldos que habría percibido desde la despedida hasta el fin del viaje y gastos de retorno, si ha sido despedido en el curso del viaje. En tales casos el capitán no tiene derecho á exigir del dueño del buque las indemnizaciones que fuere obligado á pagar, á no ser que hubiere obrado con su expresa autorización.

Art. 994. Los oficiales ú hombres de la tripulación pueden despedirse, antes de empezado el viaje, en los casos siguientes:

1°. Si el capitán altera el destino estipulado;

2°. Si después de la contrata, la República se encuentra en guerra marítima, ó hay noticia cierta de peste en el lugar del destino;

3°. Si contratados para ir en convoy, no se verifica éste;

4°. Si muere el capitán ó es despedido;

5°. Si se muda el buque.[a]

Art. 995. Cuando el armador, antes de empezado el viaje, diese al buque distinto destino del declarado en la matrícula ó en el contrato, tendrá lugar nuevo ajuste.

Los hombres de mar que no se ajustaren para el nuevo destino, sólo tendrán derecho á exigir los sueldos vencidos, ó á retener lo que se les hubiese anticipado.

Art. 996. Si después de la llegada del buque al puerto de su destino, y acabada la descarga, el capitán, en vez de hacer el viaje de retorno ó el estipulado fletare el buque para otro destino, es libre á los hombres de mar ajustarse de nuevo ó retirarse, no habiendo en el contrato estipulación expresa en contrario.

Sin embargo, si el capitán, hallándose fuera de la Republica, tuviere á bien navegar para otro puerto libre y en él cargar ó descargar, la tripulación no puede despedirse aunque el viaje se prolongue más de lo estipulado; pero los individuos contratados por viaje recibirán un aumento de sueldo en proporción á la prolongación.

Cuando el viaje se mudase para puerto más próximo ó se abreviase por cualquier otra causa, serán pagados íntegramente los hombres de mar ajustados por viaje, y cobrarán los sueldos devengados los que estuviesen ajustados por meses.

Art. 997. Si después de matriculada la tripulación se revocase el viaje en el puerto de la matrícula por hecho del armador, del capitán ó

[a] Véase el art. 647 del Código Español.

de los cargadores. se abonará á todos los hombres de mar ajustados por mes, además de los sueldos que hubiesen devengado, una mesada de su salario respectivo por vía de indemnización. A los que estuvieren contratados por viaje se les abonará la mitad del sueldo convenido.

Art. 998. Si la revocación del viaje, en el caso del artículo anterior se verificare después de la salida del puerto de la matrícula, los individuos ajustados por mes, percibirán el salario correspondiente al tiempo que hayan servido, y al que necesiten para regresar al puerto de salida, ó para llegar al de su destino, según eligieren. A los contratados por viaje se les pagará como si el viaje hubiese terminado.

Art. 999. En el caso de los dos artículos anteriores, tantos los individuos contratados por viaje, como los que han sido ajustados por mes, tienen derecho á que se les pague el gasto de transporte desde el puerto de la despedida hasta el de la matrícula ó el del destino, según eligieren.

Art 1000. Si el viaje se revocare en el puerto de la matrícula, por causa de fuerza mayor, sólo tienen derecho los hombres de mar á los sueldos vencidos, sin que puedan exigir indemnización alguna.

Son causas de fuerza mayor:

1°. La declaración de guerra, ó interdicción de comercio, con la potencia para cuyo territorio iba á hacer viaje el buque;

2°. El estado de bloqueo del puerto donde iba destinado, ó peste que en él haya sobrevenido;

3°. La prohibición de recibir en el mismo puerto los efectos cargados en el buque;

4°. La detención ó embargo del buque, en el caso que no se admita fianza, ó no sea posible darla;

5°. Cualquier desastre en el buque que absolutamente lo inhabilite para la navegación.[a]

Art. 1001. Si ocurriese después de empezado el viaje, alguno de los tres primeros casos que se señalan en el artículo precedente, serán pagados los hombres de mar en el puerto donde el capitán crea más conveniente arribar, en beneficio del buque y su cargamento, según el tiempo que hubieren servido, quedando rescindidos sus ajustes. Si el buque hubiese de continuar navegando, pueden respectivamente exigirse el capitán y la tripulación, el cumplimiento de los contratos por el tiempo pactado.

En el caso 4° se continuará pagando á los hombres de mar, la mitad de sus sueldos, estando ajustados por mes, con tal que la detención ó embargo no exceda de tres meses. Si excediere, queda rescindido el ajuste, sin derecho á indemnización alguna.

Estando ajustados por viaje, deben cumplir sus contratos en los términos estipulados hasta la conclusión del viaje.

Sin embargo, si el dueño del buque viniese á recibir indemnización

[a] Las cinco cláusulas del art. 1000 son parecidas á las del art. 640 del Código Español.

por el embargo ó detención, tendrá obligación de pagar los sueldos por entero á los que estuviesen contratados por mes, y proporcionalmente, á los que lo estuvieran por viaje.

En el caso 5° no tiene la tripulación otro derecho, con respecto al armador, que á los salarios devengados; pero si la inhabilitación del buque procediere de dolo ó culpa del capitán ó del piloto, entrará en la responsabilidad del culpado la indemnización de los perjuicios que se hubiesen seguido á los individuos de la tripulación.[a]

Art. 1002. Navegando los hombres de mar á la parte, ó interesados en el flete, no se les deberá indemnización alguna por la revocación, demora ó prolongación del viaje, causados por fuerza mayor; pero si la revocación, demora ó prolongación dimanare de culpa de los cargadores, tendrán parte en las indemnizaciones que se concedan al buque, haciéndose la división entre los dueños del buque y la gente de la tripulación, en la misma proporción que se hubiera dividido el flete.

Si la revocación, demora ó prolongación proviniere de hecho del capitán ó del dueño del buque, serán éstos obligados á las indemnizaciones proporcionales respectivas.

Art. 1003. Si los oficiales ó individuos de la tripulación se contratasen para diversos viajes, podrán exigir sus respectivos sueldos, terminado que sea cada viaje.

Art. 1004. En caso de apresamiento, confiscación ó naufragio, con pérdida entera del buque y cargamento, no tienen derecho los hombres de mar á reclamar salario alguno por el viaje en que tuvo lugar el desastre, ni el armador á exigir el reembolso de las anticipaciones que les hubiese hecho.

Art. 1005. Si el buque capturado fuese represado, hallándose todavía á bordo la tripulación, se pagarán íntegramente los sueldos.

Art. 1006. Si se salvare alguna parte del buque, tiene derecho la tripulación á ser pagada de los sueldos vencidos en el último viaje, con preferencia á cualquier otra deuda anterior, hasta donde alcance el valor de la parte del buque que se hubiera salvado. No alcanzando ésta, ó si ninguna se hubiere salvado, tendrá la tripulación el mismo derecho sobre los fletes que deban recibirse por los efectos que se hayan salvado.

En ambos casos será comprendido el capitán en la distribución por la parte proporcional que corresponde á su sueldo.

Se entiende por último viaje, el tiempo transcurrido desde que el buque empezó á recibir el lastre ó carga que tuviere á bordo al tiempo del apresamiento, ó del naufragio.

Art. 1007. Los individuos de la tripulación que naveguen á la parte, no tendrán derecho alguno sobre los restos que se salven del buque, sino sobre el flete de la parte del cargamento que haya podido salvarse, en proporción de lo que recibiere el capitán.

---

[a] Art. 1001 es parecido al art. 641 del Código Español.

Art. 1008. Cualquiera que sea la forma del ajuste de los individuos de la tripulación, deben abonárseles los días empleados para recoger los restos de la nave naufragada. Si mostrasen en esta tarea una actividad especial, seguida de éxito feliz, recibirán una recompensa extraordinaria á título de salvamento.

Art. 1009. Todo servicio extraordinario prestado por los oficiales ó individuos de la tripulación será anotado en el diario, y podrá dar lugar á una recompensa especial.

Art. 1010. Cualquiera de los individuos de la tripulación que cayera enfermo en el curso del viaje, ó que, ya sea en servicio del buque ó en combate contra enemigos ó piratas, fuese herido ó mutilado, seguirá devengando el sueldo estipulado, será asistido por cuenta del buque y, en caso de mutilación, indemnizado á arbitrio judicial, si hubiere contestación.

Los gastos de asistencia y curación serán á cargo del buque y flete, si la enfermedad, herida ó mutilación, sucediere en servicio del buque. Si tuviese lugar combatiendo en defensa del buque, los gastos é indemnización serán prorrateados entre el buque, flete y carga en forma de avería gruesa.

Art. 1011. Si á la salida del buque, el enfermo, herido ó mutilado, no pudiese seguir viaje sin peligro, será continuada la asistencia y manutención hasta su conclusión. El capitán, antes de salir, está obligado á hacer frente á esos gastos, y á proveer á la manutención del enfermo ó herido.

Art. 1012. El enfermo, herido ó mutilado, no sólo tiene derecho á los suedos hasta que esté perfectamente restablecido, sino hasta el día en que pueda estar de regreso en el puerto de la matrícula, recibiendo además una indemnización para los gastos de retorno.

Art. 1013. Si un individuo de la tripulación, salido del buque sin licencia se enfermase ó fuese herido en tierra, los gastos de asistencia serán de su propia cuenta, y no devengará sueldos mientras durase el impedimento.[a]

Art. 1014. En caso de muerte de algún individuo de la tripulación durante el viaje, los gastos de su entierro serán pagados por cuenta del buque, con las distinciones establecidas en el art. 1010, y se abonará á sus herederos el salario, hasta el día del fallecimiento, si el ajuste hubiese sido hecho por meses.

Si hubiese sido ajustado por viajes, se considerará devengada la mitad del ajuste, falleciendo en el viaje de ida, y la totalidad, si muriese en el de regreso.

Cuando el hombre de mar haya sido ajustado á la parte, se abonará á sus herederos toda la que corresponda, si el fallecimiento tuvo lugar después de empezado el viaje. Á nada tendrán derecho, si la muerte se hubiese verificado antes de empezarse el viaje.[b]

[a] Véase el art. 644 del Código Español. [b] Véase el art. 645 del Código Español.

ART. 1015. Cualquiera que haya sido el ajuste, el individuo de la tripulación que haya muerto en defensa del buque, sera considerado vivo para devengar los sueldos, y participar de las utilidades que correspondan á los de su clase, hasta que el buque llegue al puerto de su destino.

Gozará del mismo beneficio el hombre de mar que fuere apresado en ocasión de defender el buque, si éste llegare á salvamento.

ART. 1016. Ningún individuo de la tripulación puede deducir demanda contra el buque ó capitán antes de terminado el viaje, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos.

Sin embargo, hallándose el buque en buen puerto, los individuos maltratados, ó á quienes el capitán no hubiese suministrado el alimento correspondiente, pueden pedir la rescisión del contrato.

ART. 1017. Terminado el viaje, la tripulación tiene derecho á ser pagada, dentro de tres días útiles, después de acabada la descarga, con los intereses corrientes en caso de mora.

BOLIVIA.

Bolivia no tiene un Código Marítimo.

BRASIL.

TÍTULO II.—*De los propietarios y copropietarios de buques.*

ART. 484. Todos los ciudadanos brasileños podrán adquirir y poseer buques de esta nacionalidad; pero su armamento y expedición únicamente podrá girar bajo el nombre y responsabilidad de un propietario ó copropietario ó armador que reuna las cualidades requeridas para poder ser comerciante.[a]

ART. 485. Cuando los copropietarios de un buque hicieren de él un uso común, esta sociedad marítima se regirá por las disposiciones contenidas en el presente Código con respecto á las sociedades mercantiles,[b] salvas las restricciones contenidas en el present título.

ART. 486. En las sociedades indicadas en el artículo anterior, el parecer de la mayoría de participación en el valor del buque prevalecerá sobre la opinión de la mayoría de la misma clase, aun cuando ésta estuviere representada por varias personas y aquélla por una sola.

Los votos se computarán en la proporción de los quiñones; el menor se computará por un voto y en caso de empate se decidirá por sorteo, siempre que los socios no prefirieren encomendar la decisión del asunto á un tercero.[c]

---

[a] Véanse los arts. 1° y 4°, 457, 460 y 492.

[b] Parte primera, título XV.

[c] Véase el art. 331.

Art. 487. Cuando un buque necesitare reparaciones y conviniere en ellas la mayoría, si los socios disidentes no se avinieren á este parecer, deberán enajenar sus quiñones á los demás por el precio correspondiente antes de comenzar las reparaciones; si éstos no quisieren adquirirlos se procederá á su venta en pública licitación.

Art. 488. Si el menor número de copropietarios estimare que el buque necesita reparaciones y la mayoría de participación se opusiere, estará facultada la minoría para solicitar que se practique una visita de reconocimiento con intervención de la autoridad judicial.

Caso de que se decidiere que las reparaciones son indispensables, estarán obligados todos los copropietarios á contribuir á sufragar proporciónalmente los gastos que se originaren.

Art. 489. Si algún copropietario quisiere enajenar su quiñón, estará obligado á ofrecerlo á los demás; éstos tendrán derecho á retraer siempre que concurra igualdad de condiciones y de que efectúen el pago á la vista ó lo consignen judicialmente, en caso de litigio.

Si se acordare la venta del buque por decisión de la mayoría, podrá la minoría de los copropietarios exigir que aquélla se efectúe en pública subasta.

Art. 490. Todos los copropietarios de un buque tendrán derecho de preferencia en el fletamento sobre cualesquier terceros en igualdad de condiciones; concurriendo en la preferencia para el mismo viaje dos ó más copropietarios, será preferido el que poseyese mayor quiñón; en caso de igualdad de quiñones, se decidirá por sorteo, pero esta preferencia no concederá el derecho de exigir que se varíe el destino del buque acordado por la mayoría.

Art. 491. La sociedad mercantil marítima de que tratan los artículos anteriores será administrada por una ó más personas que representaran en juicio ó fuera de él á todos los interesados, y obligarán en lo que contrataren con tercero, salvas las restricciones que acerca de este punto se contuvieren en el contrato social ó en los poderes que se les hubiere conferido y que necesariamente deberán inscribirse en el Registro Mercantil.[a]

Art. 492. El administrador deberá nombrarse de entre los copropietarios, salvo si todos éstos convinieren en que el nombramiento recaiga en una persona extraña á la sociedad; en uno y en otro caso será necesario que la persona de que se trate reuna las condiciones requeridas en el art. 484 del presente Código.

Art. 493. Corresponderá al administrador indicado en el artículo anterior, salvo estipulación en contrario, el nombrar, ajustar y despedir al capitán y demás oficiales de la tripulación, dar todas las órdenes y celebrar todos los contratos referentes á la administración, fletamentos y viajes del buque, debiendo obrar siempre en conformidad á los acuerdos de la mayoría, bajo su responsabilidad personal

[a] Véase el art. 10, núm. 2º.

para con los copropietarios, caso de que su conducta no se ajustare á aquéllos.

Art. 494. Los propietarios, y copropietarios de un buque serán solidariamente responsables de las deudas que el capitán contrajere para reparaciones, habilitación y aprovisionamiento del mismo, sin que esta responsabilidad pueda eludirse alegando que el capitán se excedió en el límite de sus facultades ó instrucciones recibidas, si los acreedores probaren que la cantidad tomada se empleó en beneficio del buque.[a]

Los mismos propietarios y copropietarios serán solidariamente responsables de los perjuicios que el capitán causare á tercero, por su falta de la diligencia que está obligado á emplear en la buena guarda, acondicionamiento y conservación de los efectos recibidos á bordo.[b]

Esta responsabilidad cesará haciendo aquéllos abandono del buque y fletes vencidos y que restaren por vencer en el respectivo viaje.

No se permitirá el abandono al propietario ó copartícipe que al mismo tiempo fuere capitán del buque.

Art. 495. El administrador estará obligado á rendir á los propietarios y copropietarios, á la terminación de cada viaje, la cuenta de su gestión, tanto con respecto al estado del buque y de la sociedad como del viaje últimamente realizado, acompañada de los documentos justificantes que fueren del caso y á pagar sin demora el saldo líquido que á cada uno correspondiere.

Los copropietarios estarán obligados á examinar la cuenta indicada tan luego como les fuere presentada, y á satisfacer sin demora, en su caso, la cuota correspondiente á sus quiñones.

La aprobación de las cuentas del administrador concedida por la mayoría de los copropietarios del buque no obstará para que la minoría intente, si lo considera procedente, las acciones á que haya lugar.

Título III.—*De los capitanes ó patrones de buques.*

Art. 496. Para ser capitán ó patrón de un buque brasileño, palabras sinónimas en este Código para todos los efectos jurídicos, se requerirá ser ciudadano domiciliado en el país, y tener la capacidad civil necesaria para contratar válidamente.

Art. 497. El capitán es el jefe del buque; toda la tripulación estará obligada á obedecerle y cumplimentar sus órdenes en cuanto éstas se refieran al servicio marítimo.[c]

Art. 498. El capitán estará facultado para imponer correcciones disciplinarias á los individuos de la tripulación que perturbaren el orden que debe reinar á bordo del buque, cometieren falta de disciplina, ó dejaren de prestar el servicio que les estuviere encomendado; también estará facultado para reducir á prisión en caso de insubordi-

---

[a] Véanse los arts. 515, 517 y 520.

[b] Véase el art. 519.

[c] Véanse los arts. 498, 490, 545 párrafo 4°, 546 y 555 párrafo 1°.

nación ó de cualquier delito cometido á bordo, aun cuando el delincuente fuere pasajero; en estos casos se formarán los correspondientes procesos que se entregarán en unión de los responsables á las autoridades competentes del primer puerto del país á que el buque arribare.[a]

ART. 499. Corresponderá al capitán escoger y ajustar la gente de la tripulación y despedirla en los casos en que procediere, obrando de común acuerdo con el armador, administrador, propietario ó consignatario del buque, en los puertos en que éstos estuvieren presentes.

El capitán no podrá ser compelido á recibir en la tripulación á ningún individuo contra su voluntad.

ART. 500. El capitán que sedujere marineros ajustados ya en otra tripulación, será castigado con multa de 100.000 reis por cada individuo y obligado á entregarlo, caso de que se cencontrare á bordo del buque que mande, y si el otro dejare por este hecho de hacerse á la mar, será además responsable de los perjuicios causados.

ART. 501. El capitán estará obligado á llevar la contabilidad de cuanto dijere relación á la administración del buque y á registrar cuanto se relacionare con la navegación; á este efecto usará tres libros distintos rubricados por la autoridad á cuyo cargo estuviere la matrícula de los buques, so pena de responder de los daños y perjuicios que su conducta originare.[b]

ART. 502. En el primero de estos libros, que se denominará "Libro de cargamento," asentará el capitán diariamente las entradas y salidas del mismo con declaración específica de las marcas y números de los fardos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y de descarga, fletes ajustados y cualesquier otras circunstancias que concurran y que puedan servir para futuros esclarecimientos.

En el mismo libro se consignarán los nombres de los pasajeros con expresión del puerto de su destino, precio y condiciones del pasaje y relación de su bagaje.

ART. 503. El segundo libro se designará con el nombre de "Ingresos y gastos del buque" y en él, bajo las correspondientes rúbricas, se consignará en forma de cuentas corrientes todo cuanto el capitán recibiere para y entregare por cuenta del buque; se abrirá también una cuenta corriente á cada uno de los individuos de la tripulación con expresión de sus vencimientos y de cualesquier obligaciones, así como de las cantidades adelantadas á cuenta de sus salarios.[c]

ART. 504. En el tercer libro, que se denominará "Diario de navegación," se asentarán diariamente en cuanto el buque se hallare en algún puerto, los trabajos que se efectuaren á bordo y las reparaciones que se hicieren al mismo.

En este libro se detallará además toda la derrota seguida por el buque, anotándose diariamente las observaciones que están obligados

---

[a] Véanse los arts. 466, 497, 545 párrafo 4°, 546 y 555.

[b] Véanse los arts. 14 y siguientes.

[c] Véase el art. 544.

á practicar los capitanes y pilotos, los sucesos interesantes para la navegación y en especial los temporales y los daños ó averías que el buque ó el cargamento pudieren sufrir, los acuerdos que se tomaren por la mayoría de la oficialidad y las protestas formuladas en su caso.[a]

ART. 505. Todos los atestados y protestas formados á bordo y encaminados á comprobar siniestros, averías ó cualesquier otros daños, deberán ratificarse bajo juramento del capitán ante la autoridad competente del primer puerto á que el buque arribare; dicha autoridad interrogará al mismo capitán, oficiales, gente de la tripulación[b] y pasajeros sobre la veracidad de los hechos y sus circunstancias, teniendo presente el "Diario de navegación" si se hubiere salvado.[c]

ART. 506. La víspera de la salida del puerto de carga procederá el capitán á hacer inventariar, en presencia del piloto y del contramaestre, las amarras, áncoras, velamen y demás utensilios, con expresión del estado en que se hallaren.

Este inventario se firmará por el capitán, piloto y contramaestre.

Las alteraciones que durante el viaje sufriere cualquiera de los antedichos objetos se anotarán en el "Diario de navegación," bajo las firmas indicadas.

ART. 507. El capitán estará obligado á permanecer á bordo desde el momento en que comience el viaje hasta la llegada del buque á buen puerto y á tomar las medidas y precauciones que el uso, la prudencia y su pericia exigieren, bajo pena de responder de los daños y perjuicios que resultaren de su falta.

ART. 508. Se prohibe al capitán abandonar el buque por grande que sea el peligro, excepto en el caso de naufragio; y juzgándose indispensable el abandono estará obligado á emplear la mayor diligencia posible para salvar todos los efectos del buque y del cargamento y con preferencia los papeles y libros, dinero y mercaderías de mayor valor.

Si no obstante toda diligencia los objetos sacados del buque ó los que quedaren en él se perdieren ó fueren robados sin culpa del capitán, no será éste responsable.

ART. 509. No podrá justificarse por causa alguna el hecho de alterar el capitán el derrotero que estuviere obligado á seguir ó de practicar acto cualquiera extraordinario del que pueda provenir daño al buque ó al cargamento, sin que haya precedido acuerdo tomado en junta de oficiales del buque ó en presencia de los interesados en el buque ó en el cargamento, caso de que alguno de ellos se encontrare á bordo.[d]

En dichos acuerdos y en los demás que el capitán estuviere obligado á tomar en unión de los oficiales del buque, tendrá voto de calidad y

[a] Véanse los arts. 16 párrafo 3°,-526 y 539.
[b] Véase el art. 545, núm. 7.
[c] Véanse los arts. 16 párrafo 3°, 526 y 539.
[d] Véanse los arts. 680 y 764.

hasta podrá separarse de su opinión siempre que lo considere conveniente, bajo su exclusiva responsabilidad.[a]

Art. 510. Se prohibe al capitán el arribar á puerto distinto del de su destino, y si fuere conducido á él por fuerza mayor[b] estará obligado á abandonarlo en la primera ocasión favorable que se presente, so pena de responder por los daños y perjuicios que resultaren para el buque ó su cargamento.

Art. 511. El capitán que entrare en puerto extranjero estará obligado á presentarse al cónsul del país, dentro del término de veinticuatro horas y á entregarle la guía ó manifiesto de la aduana caso de que procediere de algún puerto del Brasil; asimismo deberá exhibir el rol de la tripulación y declarar y solicitar se haga constar en éste por el cónsul en el acto de la presentación cualesquier alteración ocurrida, así como las que pudieren ocurrir antes de la salida de aquel puerto.[c]

Cuando la entrada fuere en cualquier puerto del país, la presentación del manifiesto deberá efectuarse en la oficina de aduanas respectiva caso de que existiere, y la del rol de la tripulación á la autoridad local á quien se acostumbrare.

Art. 512. Al regreso del buque al puerto de donde hubiere salido ó al de su nuevo destino, estará obligado el capitán á presentar el rol original en le oficina encargada de la matrícula de buques, dentro de las veinticuatro horas hábiles de haber dado fondo, y á practicar las mismas declaraciones que se indican en el artículo anterior.[d]

Transcurridos ocho días prescribirá cualquier acción que pudiere interponerse contra el capitán por faltas cometidas en el viaje, con respecto al rol de la tripulación.[e]

El capitán que dejare de presentar todos los individuos de la tripulación ó no hiciere constar debidamente la razón de esta falta, incurrirá en multa de 100,000 reis por cada individuo que presentare de menos; esta pena se impondrá por la autoridad local encargada de la matrícula de buques, con recurso para ante el Tribunal de Comercio competente.

Art. 513. Si no se hallaren presentes los propietarios, sus mandatarios ó consignatarios, incumbirá al capitán ajustar fletamentos, según las instrucciones que hubiere recibido.[f]

Art. 514. El capitán, en los puertos en que residieren los propietarios, sus mandatarios ó consignatarios, no podrá, sin autorización especial de éstos, hacer gasto alguno extraordinario para con el buque.

Art. 515. Se permitirá al capitán que se hallare sin fondos durante el viaje, no estando presente ninguno de los propietarios del buque, mandatarios suyos ó consignatarios, ni personas interesadas en el

---

[a] Véase el art. 770.
[b] Véase el art. 740.
[c] Véanse los arts. 466 párrafo 4° y 467 párrafo 5°.
[d] Véase el art. 743.
[e] Véase el art. 441.
[f] Véase el art. 569.

cargamento, ó si estando presentes no tomaren providencia alguna, contraer deudas, tomar dinero á riesgo marítimo sobre el casco y pertenencias del buque, remanentes de los fletes después de satisfechas las soldadas y hasta en último extremo y no existiendo otro recurso vender mercaderías de las que constituyeren el cargamento, para reparaciones del buque, declarando en los títulos de las obligaciones que contrajo la causa de que éstas proceden.[a]

Las mercaderías que formaren parte del cargamento que en tales casos se vendieran, se pagarán á los cargadores por el precio que otras de igual calidad obtuvieren en el puerto de descarga ó por el que se fijare por árbitros en el caso de que la venta hubiere comprendido todas las mercaderías de la misma clase.[b]

ART. 516. Para poder adoptar alguna de las resoluciones autorizadas en el artículo anterior, será indispensable:

I. Que el capitán probare la falta absoluta de fondos pertenecientes al buque;

II. Que se encuentre ausente el propietario del buque, su mandatario ó consignatario y todos los interesados en el cargamento, ó que, hallándose alguna de estas personas presentes, no adopten mēdida alguna;

III. Que el acuerdo se haya tomado previa deliberación de los oficiales del buque, cuyo resultado deberá consignarse en el libro Diario de Navegación.[c]

La justificación de estos requisitos se practicará ante el juez de derecho de comercio del puerto en que se tomaren cantidades á riesgo marítimo ó se procediere á la venta de las mercaderías que formaren parte del cargamento, quien la declarará admisible ó inadmisible; en los puertos extranjeros esta información deberá practicarse para ser válida ante los cónsules del país.

ART. 517. El capitán que en los títulos ó instrumentos de las obligaciones procedentes de gastos hechos por él para la habilitación ó abastecimiento del buque dejare de declarar la causa de que proceden, quedará obligado personalmente para con las personas con quienes contratare, sin perjuicio de las acciones que puedan competir á éstas contra los propietarios del buque, probando que las cantidades debidas se aplicaron realmente en beneficio de éste.[d]

ART. 518. El capitán que tomare dinero sobre el casco del buque y sus pertenencias ó empeñare ó vendiere mercaderías fuera de los casos permitidos por el presente Código, y el que resultare culpable de fraude en su contabilidad, quedará sujeto á las acciones penales que en el caso procedieren.

(Este artículo es parecido al art. 621 del Código Español.)

---

[a] Véase el art. 517.
[b] Véase el art. 621.
[c] Véase el art. 504.
[d] Véanse los arts. 447, 474, 515, 520 y 651.

ART. 519. El capitán será considerado como verdadero depositario del cargamento y de cualesquier efectos que recibiere á bordo del buque, estando como tal obligado á su buen acondicionamiento y custodia y á su pronta entrega á la vista de los conocimientos.[a]

La responsabilidad del capitán con relación al cargamento principiará á correr desde el momento en que se hiciere cargo de él, y no cesará hasta el acto de su entrega en el lugar convenido ó usual, según los usos mercantiles del puerto de descarga.

ART. 520. El capitán tendrá derecho á indemnización por los daños y gastos necesarios que experimentare y efectuare en utilidad del buque, con fondos propios ó ajenos, siempre que no hubiere excedido las instrucciones recibidas ni las atribuciones propias del cargo que desempeña.[b]

ART. 521. Se prohibe al capitán llevar cargamento alguno sobre el combés del buque sin autorización por escrito de los cargadores, so pena de responder personalmente de los perjuicios que su proceder ocasionare.[c]

ART. 522. Si el buque se hubiere fletado por entero y el capitán recibiere cargamento perteneciente á un tercero, el fletante estará facultado para hacerlo desembarcar.

ART. 523. El capitán y cualquier individuo de la tripulación que cargare en el buque, aun con pretexto de ser en su camarote, mercaderías por su cuenta particular sin obtener consentimiento por escrito del propietario ó de los fletantes, deberá pagar el duplo del flete correspondiente.

ART. 524. El capitán, ajustado por una participación en las ganancias sobre el cargamento, no podrá ejercer comercio alguno por su cuenta, á menos que hubiese obtenido expresa autorización para ello, so pena de que corran de su cuenta todos los riesgos y pérdidas y que correspondan á los demás interesados todas las ganancias obtenidas.

ART. 525. Se prohibe al capitán celebrar con los cargadores, pública ó secretamente, ajustes que reviertan en beneficio particular suyo, bajo cualquier título ó pretexto que sea, so pena de correr por cuenta de él y de los cargadores todos los riesgos y de pertenecer exclusivamente al propietario del buque todas las ganancias que se obtuvieren.

ART. 526. Será obligación del capitán resistir por todos los medios que le sugiera su prudencia cualquiera violencia que pudiere intentarse contra el buque, sus pertenencias ó cargamento; y si se viere obligado á entregar todo ó parte de éste, debera proveerse de los correspondientes protestos y justificantes en el mismo puerto ó en el primero á que arribare.[d]

---

[a] Véanse los arts. 494, 586, 587 y 628.
[b] Véanse los arts. 494 y 515.
[c] Véanse los arts. 667, párrafo 8° y 790.
[d] Véanse los arts. 504 y 505.

ART. 527. El capitán no estará facultado para retener á bordo los efectos y mercaderías que constituyeren el cargamento á título de garantía y seguridad del flete; pero tendrá derecho á exigir del propietario ó del consignatario en su caso, en el acto de la entrega del cargamento, que depositen ó afiancen el importe del flete, averías gruesas y gastos á su cargo, y en defecto de pronto pago, depósito ó fianza, podrá requerir el embargo por los fletes, averías y gastos sobre las mercaderías del cargamento en cuanto éstas se encontraren en poder del propietario ó consignatarios, aun cuando se encuentren en almacenes generales de depósito ó estaciones de ferrocarril, pudiendo además exigir su venta inmediata si se tratare de mercaderías de fácil deterioro ó de conservación peligrosa ó dispendiosa.

La acción ejecutiva indicada en el presente artículo prescribirá á los treinta días, contados desde la fecha en que hubieren terminado las operaciones de descarga.[a]

ART. 528. Cuando por ausencia del consignatario ó por no presentarse el portador del conocimiento á la orden ignorase el capitán del buque á quién haya de hacer entrega de todo ó parte del cargamento, deberá solicitar del juez de derecho de comercio, y donde no lo hubiere de la autoridad competente, el nombramiento de depositarios encargados de recibir y hacerse cargo de los géneros y de pagar los fletes debidos por cuenta de quien correspondiere.[b]

ART. 529. El capitán será responsable de todos los daños y perjuicios que por su culpa, omisión ó impericia sobrevinieren al buque ó al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal que procediere por dolo ó malversación.[c]

También será civilmente responsable el capitán por los hurtos ó cualesquier otros daños cometidos por los individuos de la tripulación en los objetos ó mercaderías que constituyan el cargamento durante el tiempo en que éste se encontrare bajo su responsabilidad.[d]

ART. 530. El capitán deberá pagar las multas que se impusieren al buque por falta de la exacta observancia de las leyes y reglamentos de aduanas y de policía de los puertos, y también los perjuicios que resultaren de discordia entre los individuos de la tripulación en el servicio, á menos que justificare cumplidamente que empleó toda clase de medios conducentes para evitarla.[e]

ART. 531. El capitán que fuera del caso de innavegabilidad legalmente acreditada procediere á la enajenación del buque sin autorización del propietario, será responsable de los daños y perjuicios ocasionados, independientemente de la nulidad de la venta y de las acciones criminales que procedieren.

---

[a] Véase el art. 441.
[b] Véanse los arts. 583 y 586.
[c] Véase el art. 608.
[d] Véase el art. 540.
[e] Véase el art. 718.

Art. 532. El capitán que habiendo sido contratado para un viaje dejare el mando del buque antes de terminarlo y sin alegar justa causa para ello, responderá á los propietarios, fletantes y cargadores de los daños y perjuicios que con su conducta les originare.

Recíprocamente, el capitán que sin justa causa fuere despedido antes de la terminación del viaje por el que hubiere sido ajustado, tendrá derecho á que se le abone su sueldo por entero, á ser transportado por cuenta del propietario del buque ó fletante al puerto de donde hubiere salido, y á la indemnización de cualesquier beneficios de que pueda resultar desposeído por efecto del despido.

No obstante lo dispuesto en el presente artículo, podrá despedirse al capitán antes de comenzarse el viaje, sin derecho á indemnización de ninguna clase, salvo pacto en contrario.

Art. 533. Si el buque estuviere fletado para puerto determinado, solamente podrá el capitán negarse á emprender y realizar el viaje si sobreviniere peste, guerra, bloqueo ó impedimento legítimo del buque por tiempo ilimitado.

Art. 534. Si falleciere algún pasajero ó individuo de la tripulación durante el viaje, deberá el capitán formalizar el inventario de los efectos que el difunto dejare, con presencia de los oficiales y de dos testigos que se elegirán preferentemente de entre los pasajeros, custodiarlos convenientemente, y una vez que regresare al puerto de salida ponerlos á disposición, en unión del inventario, de las autoridades competentes.

Art. 535. Terminado el viaje, estará obligado el capitán á rendir, sin demora, cuentas de su gestión al propietario del buque ó á su representante legítimo, haciendo entrega de los libros, documentos y del dinero que pudiere obrar en su poder.

El propietario del buque ó su representante legítimo estarán obligados á recibir las cuentas del capitán y aprobarlas, caso de que no encontraren reparo que formular, entregándose por último al capitán las cantidades que se le adeudaren.

Si surgieren dudas acerca de la aprobación de las cuentas presentadas por el capitán, tendrá éste derecho á exigir que se abonen acto continuo las cantidades que se le adeudaren en concepto de sueldo, siempre que preste fianza bastante á responder de su devolución, si hubiere lugar á ello.

Art. 536. Cuando el capitán fuere el único propietario del buque será responsable simultáneamente para los fletantes y cargadores por las obligaciones impuestas á los capitanes y á los armadores.[a]

Art. 537. Las obligaciones por las cuales el capitán, siendo copropietario del buque, resultare responsable proporcionalmente, gozarán de preferencia sobre el quiñón y lucros que correspondieren al mismo en el buque y en los fletes.

---

[a] Véase el art. 494.

Título IV.—*De los pilotos y contramaestres.*

Art. 538. La habilitación y los deberes de los pilotos y contramaestres se regirán por lo que dispongan los reglamentos de marina.[a]

Art. 539. El piloto, cuando considerare conveniente variar de rumbo, deberá comunicarlo al capitán exponiendo las razones que militen en apoyo de su opinión, y si el capitán se opusiere desatendiendo sus observaciones, que en tal caso habrá de repetir en presencia de dos oficiales de la tripulación, consignará su protesta en el libro Diario de Navegación,[b] que habrá de suscribirse por todos, y obedecerá las órdenes del capitán, sobre quien recaerá toda la responsabilidad de lo que pudiere ocurrir.

Art. 540. El piloto que por impericia, omisión ó malicia causare la pérdida del buque ó daños al mismo, estará obligado á indemnizar el perjuicio que haya ocasionado, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que pudiere haber incurrido.

La responsabilidad del piloto no excluirá la del capitán en los casos del art. 529 del presente Código.

Art. 541. El mando del buque recaerá en el piloto por fallecimiento ó impedimento del capitán; en ausencias ó imposibilidad del piloto asumirá el mando el contramaestre, correspondiendo á uno y otro las prerrogativas, facultades, obligaciones y responsabilidad propias del cargo de aquél.

Art. 542. El contramaestre que, en la recepción ó entrega de mercaderías, no exigiere y remitiere al capitán las órdenes, recibos ó cualesquier otros documentos justificativos de sus actos, será responsable de los daños y perjuicios que su conducta ocasionare.

Título V.—*Del ajuste y salario de los oficiales y gente de la tripulación; derechos y obligaciones de los mismos.*

Art. 543. El capitán estará obligado á expedir á los individuos de la tripulación que lo exigieren, una nota suscrita por él en que se declare la naturaleza del ajuste y precio del salario; consignando sucesivamente las cantidades que fuere entregando por cuenta del mismo.

Las condiciones del ajuste entre el capitán y la gente de la tripulación se probarán por el rol ó matrícula en defecto de instrumento propio del contrato; en todo caso se sobreentenderá comprendido en el ajuste el sustento de cada individuo.

Si no constare de la matrícula, ni de ningún otro escrito ó documento el tiempo determinado del ajuste, se entenderá siempre que fué por viaje redondo ó de ida y vuelta al puerto de matrícula.

---

[a] Dicen relación á este asunto el art. 4º de la ley núm. 753 de 1854, el art. 142 del reglamento núm. 2163 de 1858, el decreto núm. 472 de 1862, el art. 11, párrafo 15, núm. 9º de la ley núm. 2348 de 1873 y el art. 1º, párrafo 2º del decreto núm. 5585 de 1874.

[b] Véase el art. 504.

Art. 544. Si se hallare el libro de ingresos y gastos del buque conforme con la matrícula [a] y llevado con arreglo á derecho, [b] producirá prueba plena para la solución de cualquiera duda que pudiere suscitarse acerca de las condiciones del ajuste; sin embargo, en lo que respecta á las cantidades entregadas á cuenta prevalecerán, en caso de duda, los asientos consignados en las notas de que trata el artículo anterior.

Art. 545. Los oficiales y gente de la tripulación estarán obligados:

I. A presentarse á bordo en tiempo oportuno para comenzar el viaje, so pena de poder ser despedidos;

II. A no abandonar el buque ni pasar la noche fuera del mismo sin licencia del capitán, so pena de incurrir en privación de un mes de salario;

III. A no retirar sus efectos de á bordo sin que se reconozcan previamente por el capitán, ó por el segundo, bajo la misma pena;

IV. A obedecer sin réplica al capitán y demás oficiales dentro de su respectiva órbita de atribuciones y abstenerse de riñas, so pena de incurrir en las correcciones enumeradas en los arts. 498 y 555;

V. A auxiliar al capitán en caso de embarrancamiento del buque ó de cualquier desastre que pudiere sobrevenir á éste ó al cargamento, sea cual fuere la naturaleza del siniestro, so pena de incurrir en la pérdida de los salarios vencidos;

VI. Terminado el viaje, á fondear y desaparejar el buque conduciéndolo al lugar que el capitán designare, auxiliando las operaciones de amarre, bajo pena de incurrir en la pérdida de los salarios vencidos;

VII. A prestar las declaraciones necesarias para la rectificación de los atestados y protestas formuladas á bordo, recibiendo por los días de demora una indemnización proporcional á las soldadas que vencerían en otro caso; faltando á esta obligación, perderán la acción para reclamar los salarios vencidos.

Art. 546. Los oficiales y cualesquier otros individuos de la tripulación que después de matriculados abandonaren el viaje antes de comenzarlo ó se ausentaren del buque antes de terminarlo, podrán ser compelidos con prisión al cumplimiento del contrato, á la devolución de lo que se les hubiere adelantado y á prestar servicios durante un mes sin percibir salario.

Art. 547. Si después de matriculada la gente de la tripulación se desistiere del viaje en el puerto de matrícula por acto del propietario, capitán ó fletador, se abonará á todos los individuos de la tripulación ajustados por meses, el salario de un mes, independientemente de lo que hubieren recibido por adelantado y la mitad de la soldada á los ajustados por viaje redondo.

No obstante, si el desistimiento del viaje ocurriere después de la salida del puerto de matrícula, los individuos ajustados por meses

[a] Véase el art. 467.

[b] Véase el art. 503.

tendrán derecho á recibir, no sólo por el tiempo vencido, sino también por el que sería necesario para regresar al puerto de salida ó para arribar al de destino, haciéndose el cómputo por aquel que se hallare más próximo, y á los contratados por viaje redondo se les pagará como si se hubiere efectuado el viaje.

Tanto la gente de la tripulación ajustada por viaje, como la ajustada por meses, tendrá derecho á que se les satisfagan los gastos del pasaje del puerto en que ocurriere el despido, á aquél en que ó con destino al que hubieren sido contratados, según estuviere uno ú otro más cercano.

Esta disposición dejará de ser aplicable en aquellos casos en que los individuos de la tripulación despedidos, encontraren ajuste en el mismo puerto.

Art. 548. Desistiéndose del viaje por causa de fuerza mayor, la tripulación, caso de que el buque se hallare en el puerto de ajuste, solamente tendrá derecho á exigir las soldadas vencidas.

Se reputarán causas de fuerza mayor:

I. Declaración de guerra, ó interdicción de comercio entre el puerto de salida y el de destino;

II. Declaración de bloqueo del puerto ó declaración oficial de fiebre amarilla, cólera ú otra peste;

III. Prohibición de admisión en el punto de destino de géneros ó mercaderías de igual clase que las que el buque condujere como cargamento principal;

IV. Detención ó embargo del buque, en el caso de que no se admitiere fianza ó no fuere posible constituírla, que haya de exceder de noventa días;

V. Innavegabilidad del buque sobrevenida por siniestro.[a]

Art. 549. Si el desistimiento del viaje por causa de fuerza mayor aconteciere hallándose el buque de arribada en un puerto, la tripulación ajustada por meses solamente tendrá derecho á recibir los salarios devengados desde el día en que hubiere comenzado el viaje hasta el día del despido, y la tripulación ajustada por viaje no tendrá derecho á soldada alguna no terminándose el viaje.

Art. 550. En el caso de embargo ó detención del buque, los individuos de la tripulación ajustados por meses, percibirán la mitad de sus soldadas durante el impedimento, no excediendo éste de noventa días; transcurrido este plazo se entenderá terminado el ajuste.

La gente de la tripulación que estuviere ajustada por viaje redondo, estarán obligados á cumplir sus contratos hasta la terminación del viaje, sea cualquiera el tiempo que se emplee.

No obstante, si el propietario del buque fuere indemnizado por el embargo ó la detención sufrida, estará obligado á pagar las soldadas

[a] Este artículo es parecido al art. 640 del Código Español.

por entero á los individuos de la tripulación ajustados por meses y á los ajustados por viaje redondo, en la proporción correspondiente.[a]

Art. 551. Cuando el propietario del buque, antes de comenzar el viaje diere á éste un destino distinto del expresado en el contrato, procederá la celebración de nuevo ajuste; los que no aceptaren las condiciones de este segundo, solamente tendrán derecho á recibir los salarios vencidos ó á retener los que se les hubiere adelantado á cuenta.[b]

Art. 552. Si, después de llegado el buque al puerto de destino y terminadas las operaciones de descarga, el capitán en lugar de emprender el viaje de retorno, fletare ó cargare el buque para otro puerto distinto, se permitirá á los individuos de la tripulación ajustarse de nuevo ó dar por terminado su compromiso, cuando no mediare estipulación expresa en contrario en el primitivo contrato.

No obstante, si el capitán fuera del territorio del país considerare conveniente navegar para otro puerto libre para cargar ó descargar, no podrá despedirse la gente de la tripulación, aun cuando el viaje se prolongare más allá de lo convenido, pero sí tendrá derecho á exigir, la que hubiere sido ajustada por viaje redondo, un aumento de salario proporcionado á la prolongación del viaje.

Art. 553. Si la gente de la tripulación estuviere ajustada por una participación en el flete, no se le deberá indemnización alguna por el desistimiento, retardo ó prolongación del viaje cuando fuere causado por fuerza mayor; pero si el desistimiento, retardo ó prolongación proviniere de hecho de los cargadores, tendrán derecho á una parte en las indemnizaciones que se concedieren al buque, haciéndose la división entre los propietarios del buque y la gente de la tripulación en la proporción en que hubiere de dividirse el flete.

Si el desistimiento, retardo ó prolongación del viaje proviniere de hechos del capitán ó del propietario del buque, estarán éstos obligados al pago de las indemnizaciones proporcionales respectivas.

Cuando el viaje fuere cambiado para otro puerto más cercano ó se abreviare por cualquiera causa, los individuos de la tripulación, ajustados por viaje redondo, tendrán derecho á que se les pague por entero.

Art. 554. Si algún individuo de la tripulación, después de matriculado fuere despedido sin justa causa, tendrá derecho á la soldada íntegra si hubiere sido ajustado por viaje; si hubiere sido ajustado por meses se hará la computación por el término medio del tiempo que acostumbrare emplearse en los viajes al puerto de ajuste.

En tales casos, el capitán carecerá de derecho para exigir del propietario del buque indemnizaciones que estuviere obligado á pagar, á menos que hubiere obrado con su autorización.

---

[a] Véase el art. 759.

[b] Véase el art. 556, párrafo 1º.

ART. 555. Serán justas causas de despido:

I. La perpetración de algún crimen ó desorden grave que perturbe el orden del buque, reincidencia de insubordinación, falta de disciplina ó de cumplimiento de sus deberes.[a]

II. La embriaguez habitual;

III. La ignorancia del oficio para el que el individuo despedido hubiere sido ajustado;

IV. Cualquier acontecimiento que lo inhabilite para el desempeño de sus obligaciones, con excepción del caso prevenido en el art. 560.

ART. 556. Los oficiales y gente de la tripulación podrán despedirse antes de comenzar el viaje, en los casos siguientes:

I. Cuando el capitán variare el punto de destino;[b]

II. Si, después del ajuste, sobreviniere una guerra marítima en la que fuere parte el país ó se recibieren noticias fidedignas de existir cólera, fiebre amarilla ó peste en el puerto de destino;

III. Si, habiéndose asociado para navegar en convoy, se desistiere de ello;

IV. Si falleciere el capitán ó fuere despedido.

ART. 557. Ningún individuo de la tripulación podrá intentar litígio contra el buque ó contra el capitán antes de la terminación del viaje; no obstante, si el buque se encontrare en buen puerto, los individuos que hubieren sido objeto de malos tratamientos ó á quienes se hubiere privado del debido sustento, podrán exigir la rescisión del contrato.

ART. 558. Si el buque fuere apresado ó si naufragare, la gente de la tripulación no tendrá derecho á las soldadas vencidas durante el viaje en que hubiere ocurrido el siniestro, ni el propietario del buque á reclamar la devolución de las cantidades adelantadas á cuenta.

ART. 559. Si el buque apresado se recuperare, hallándose aun la gente de la tripulación á bordo, deberá satisfacerse á ésta sus soldadas por entero.

Salvándose del naufragio alguna parte del buque ó del cargamento, tendrá derecho la gente de la tripulación á que se le abone el importe de las soldadas vencidas en el último viaje, con preferencia á cualesquier otras deudas anteriores, hasta donde llegare el valor de la parte del buque que se hubiere salvado; y caso de que no fuere suficiente ó de no haberse salvado ninguna, por los fletes del cargamento conducido á buen puerto.

Se entenderá por "último viaje," el tiempo transcurrido desde que el buque hubiere comenzado á recibir el lastre ó cargamento que tuviere á bordo en el momento de la presa ó del naufragio.

Si la gente de la tripulación estuviere ajustada por una participación en el flete, será pagada únicamente con relación á los fletes de las mercaderías salvadas y en debida proporción con el capitán.[c]

---

[a] Véanse los arts. 498 y 499.

[b] Véase el art. 551.

[c] Véanse los arts. 737 y 760.

ART. 560. No dejará de vencer la soldada ajustada de cualquier individuo de la tripulación que enfermare durante el viaje en servicio del buque, siendo los gastos del tratamiento de cuenta de éste; en otro caso cesará el vencimiento de las soldadas en cuanto durare la enfermedad, y los gastos de curación correrán á cuenta de las soldadas vencidas, y si éstas no llegaren, de los bienes del mismo ó de las soldadas que vencieren á su favor posteriormente.

ART. 561. Si falleciere algún individuo de la tripulación durante el viaje, los gastos que su sepelio originare serán de cuenta del buque, teniendo sus herederos derecho á las soldadas debidas hasta el día en que el fallecimiento hubiere ocurrido, caso de que se encontrare ajustado por meses, á las devengadas hasta el puerto de destino si el fallecimiento hubiere ocurrido dirigiéndose á él, y el individuo fallecido estuviere ajustado por viaje, y las correspondientes á la ida y á la vuelta, si sobreviniere el fallecimiento en el viaje de retorno y el ajuste fuere por viaje redondo.

ART. 562. Cualquiera que haya sido la clase de ajuste, el individuo de la tripulación que fuere muerto en defensa del buque, será considerado como vivo para los efectos del vencimiento de soldadas y de cualesquier intereses que pudieren corresponder á los de su clase, hasta que el buque llegare al puerto de destino.

El mismo beneficio gozará el individuo de la tripulación que en defensa del buque fuere hecho prisionero, caso de que llegare éste á buen puerto.

ART. 563. Terminado el viaje, tendrá la tripulación acción para exigir el pago de lo que se le debiere, dentro de los tres días siguientes á aquél en que se ultimaren las operaciones de descarga con los intereses legales en caso de demora.[a]

Si se ajustaren los oficiales y gente de la tripulación para diferentes viajes, podrán exigir las soldadas vencidas á la terminación de cada uno de ellos.

ART. 564. Los individuos de la tripulación tendrán hipoteca tácita sobre el buque y los fletes para el pago de los salarios devengados durante el último viaje, con preferencia á otras deudas menos privilegiadas; no pudiendo oírse al demandado en caso de reclamación judicial, sin que deposite previamente el importe de lo que se pida.[b]

Se entenderá por "gente de la tripulación" para los efectos indicados en el presente artículo, el capitán, los oficiales, los marineros y las demás personas empleadas en el servicio del buque, excepto los sobrecargos.

ART. 565. El buque y el flete responderán para con los propietarios del cargamento de los daños que éste experimentare por delito, culpa ú omisión culpable del capitán ó gente de la tripulación perpetrados en servicio de aquél; quedando á salvo, en todo caso, las acciones

[a] Véase el art. 449, núm. 4º.

[b] Véase el art. 759.

correspondientes á los propietarios del buque contra el capitán, y de éste contra la gente de la tripulación.[a]

El salario del capitán y las soldadas de la gente de la tripulación constituirán hipoteca especial en estas acciones.[b]

CHILE.

§ 2.—De los propietarios y copropietarios de la nave.

Art. 848. Los extranjeros propietarios de nave chilena quedan sometidos á las prescripciones de la ley de navegación y á todas las providencias de seguridad que el Presidente de la República adopte en caso de guerra con la nación á que pertenezcan.

Art. 849. La copropiedad de la nave no constituye una sociedad, sino una comunidad de intereses.

Art. 850. El dueño de una nave, ó los copartícipes en caso de pertenecer ésta á muchas personas, podrán administrarla por sí mismos, teniendo las calidades que requiere el art. 863 para ser naviero.

Careciendo de estas calidades, serán obligados á nombrar una persona que las tenga, la cual administrará la nave á nombre y por cuenta y riesgo de ellos. El nombramiento se hará por escritura pública, que será inscrita en el registro de comercio en los términos que prescribe el art. 22.

Art. 851. El administrador de la nave tiene las mismas facultades que el naviero, salvas las modificaciones y restricciones que se hagan en la escritura de su nombramiento.

Art. 852. En defecto de convenciones expresas y formales que reglen el modo de la administración de los copartícipes de la nave, todas las resoluciones de interés común serán adoptadas á mayoría de sufragios, salvo los casos en que la ley disponga otra cosa.

La mayoría se constituye por la reunión de un número de partes de propiedad de la nave que formen más de la mitad de su valor, con tal que esta reunión no se verifique en la persona de un solo partícipe.

En caso de empate se someterá la decisión al juzgado de comercio; pero si el empate recayere sobre la continuación del armamento ó el desarme de la nave, se llevará á efecto la opinión favorable al primero de estos extremos.

Art. 853. Son de interés común las resoluciones relativas al armamento, equipo y aprovisionamiento de la nave, el nombramiento de administrador, la elección de capitán y tripulación y los contratos

---

[a] Véase el art. 765.

[b] *Jurisprudencia.*—La gente de la tripulación de un buque que transportare géneros á flete será responsable para con las partes de los daños y perjuicios que resultaren de su omisión ó malversación.—(Sentencia dictada en revisión de 1° de abril de 1876.)

celebrados con ellos, la reparación, fletamento é instrucciones para el viaje, y en general todo lo que concierna á la nave y su uso.

La venta voluntaria de la nave común, el seguro de la misma y la expedición de un cargamento por cuenta y riesgo de todos los condueños no son actos de interés común.

Art. 854. Habiendo disentimiento acerca de la venta voluntaria de la nave, los condueños podrán salir de la comunidad por licitación entre ellos, siendo todos mayores; pero si hubiere menores, la nave será vendida en pública subasta á requerimiento de cualquiera de los mayores ó del representante legal de los menores.

Cualquiera de los partícipes podrá pedir la admisión de licitadores extraños.

Art. 855. Hallándose la nave en el puerto de su matrícula ó armamento, el propietario es personalmente responsable de los gastos de refacción y demás que en ella se hagan, siempre que se verifiquen por su orden.

En igual forma y hasta concurrencia de su interés, los copartícipes responden de todos los gastos que se hagan en utilidad de la nave por acuerdo de la mayoría.

Art. 856. Los condueños están obligados á contribuír en proporción de las partes que tengan en la nave á su armamento, equipo, aprovisionamiento y reparaciones, toda vez que la mayoría haya acordado cualquiera de estas operaciones.

Pero tratándose de refaccionar la nave, la mayoría no tendrá derecho de fijar á su arbitrio la naturaleza de las reparaciones y su costo; y disintiendo acerca de estos puntos la minoría, podrá ésta exigir se forme un presupuesto por peritos y que la obra se contrate en igualdad de condiciones con la persona que ofrezca realizar la reparación por el precio más equitativo.

Art. 857. Acordada la reparación de la nave y llenados los requisitos que exige el artículo anterior, la minoría será obligada á contribuír con la cantidad que le corresponda en el perentorio término de ocho días, contados desde la notificación que se le haga al efecto, ó á renunciar en el mismo término á favor de sus condueños la parte que tenga en la nave.

No eligiendo en el plazo indicado, se entiende que la minoría renuncia sus partes en la nave; y en este caso se procederá á adjudicarlas privadamente á los demás partícipes por el valor que tengan á justa tasación, á no ser que alguno de los interesados sea menor, ó que, sin serlo, solicite que la adjudicación se verifique en pública subasta.

Antes de principiar la reparación se hará el justiprecio por peritos elegidos por las partes ó por el juzgado de comercio, caso que alguna de ellas se niegue á hacer el nombramiento.

Art. 858. Si la mayoría no aceptare la adjudicación de la parte ó partes de la minoría, podrá solicitar del juzgado de comercio la autorización necesaria para tomar sobre ellas dinero á la gruesa ó pedir su embargo y venta en pública subasta.

Art. 859. Siempre que la minoría, aunque la constituya un solo condueño, entendiere que el estado de la nave exige una pronta reparación, resistida por la mayoría, podrá solicitar un reconocimiento judicial por peritos nombrados por el juzgado de comercio; y si éstos opinaren que la reparación es indispensable, los copartícipes disidentes serán obligados á contribuir con los fondos necesarios, y no haciéndolo, la minoría podrá usar de cualquiera de los arbitrios enunciados en los dos artículos precedentes.

Resultando que la reparación es innecesaria, los copartícipes que hubieren solicitado el reconocimiento pagarán los costos de esta diligencia.

Art. 860. Todo copropietario tiene derecho para vender á un tercero su parte en la nave; y sus copartícipes no podrán oponerse á la venta ni ejercer el tanteo ó el retracto, salvo el caso de estipulación en contrario.

Art. 861. Las disposiciones del presente libro no son aplicables á la navegación en las aguas interiores.

Título II.—*De las personas que intervienen en el comercio marítimo.*

§ 1.—Del naviero ó armador.

Art. 862. Llámase "naviero ó armador" la persona que, sea ó nó propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide á su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce, y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

Art. 863. Para ser naviero se requiere aptitud para comerciar.

Art. 864. Son atribuciones del naviero:

1°. Nombrar persona que gobierne la nave ó mandarla por sí mismo, teniendo patente de capitán;

2°. Elegir los hombres de mar que deban componer la tripulación entre los que le proponga el capitán, sin que pueda obligar á éste á que reciba hombre alguno que no sea de su elección;

3°. Celebrar los respectivos ajustes con el capitán y tripulación, los fletamentos, y en general todos los contratos que reclame la administración de la nave;

4°. Dar al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y dirección de los negocios que le encomiende;

5°. Despedir al capitán y á los demás hombres de mar sin expresión de causa, ántes de la salida ó durante el viaje de la nave.

Este derecho no puede ser válidamente renunciado por el naviero.

Art. 865. El naviero está obligado:

1°. Á pagar al capitán y hombres de mar los sueldos y retribuciones estipulados y las indemnizaciones que les correspondan por la ley ó el contrato, caso de ser despedidos.

La liquidación y pago de los salarios se hará dentro del término de ocho días, contados desde la conclusión del viaje ó desde la despedida del capitán ú hombre de mar.

2°. Á reintegrar al capitán los suplementos que haga en beneficio de la nave en cumplimiento de sus instrucciones ó en uso de sus facultades.

3°. Á pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave, aunque proceda sin su órden y aprobación en los casos permitidos por la ley.

4°. Á responder civilmente de los hechos del capitán ó tripulación, bien constituyan un delito ó cuasidelito, bien importen una mera culpa.

5°. Á cumplir los contratos lícitos que el capitán celebre en utilidad de la nave ó de la expedición.

6°. Á llevar á efecto los fletamentos que celebre por sí, su consignatario ó el capitán de la nave.

7°. Á indemnizar á los cargadores los perjuicios que sufran por haber contratado más carga de la que corresponda á la capacidad de la nave.

Art. 866. Cuando el capitán fuere despedido ántes de la salida de la nave, el naviero deberá pagarle los sueldos que haya devengado; y el capitán no podrá reclamar ninguna otra indemnización, salvo que la hubiere estipulado por escrito.

Despedido durante el viaje, el naviero abonará al capitán los sueldos vencidos y el que corresponda al tiempo absolutamente necesario para que regrese al lugar donde fué contratado, á no ser que hubiere cometido alguna de las faltas ó delitos que expresa el art. 872.

Estas reglas son aplicables al capitán condueño elegido por un naviero extraño.

Art. 867. La mayoría de los copartícipes que desempeñen el oficio de naviero en alguna de las formas que expresa el art. 850, puede también despedir, ántes ó después de emprendido el viaje, al capitán condueño elegido por ellos; pero si lo despidiere sin causa legal, el capitán será pagado de los sueldos devengados, y tendrá derecho para exigir á los copartícipes que formaron la mayoría el reintegro del valor de su parte en la nave, determinado por convenio ó por peritos.

Art. 868. Lo dispuesto en el artículo precedente es aplicable al capitán condueño que hubiere obtenido el mando de la nave por pacto con sus copartícipes.

Pero en este caso el capitán despedido tendrá además derecho á solicitar indemnización de los daños y perjuicios que sufriere.

ART. 869. La cesión del goce de la nave á favor de un tercero importa de derecho la despedida del capitán copartícipe; y en tal caso éste, si hubiere sido elegido por los condueños, podrá demandarles el reintegro de su parte en la nave en la forma que prescribe el art. 867.

Si el capitán hubiere obtenido el gobierno de la nave por pacto, podrá también exigir indemnización de daños y perjuicios.

ART. 870. Ajustado el hombre de mar por tiempo ó viaje indeterminado, el naviero que le despida con causa ó sin ella ántes que la nave se haga á la vela, deberá pagarle los sueldos devengados.

En caso de despedirle sin causa deberá pagarle también una indemnización, si se hubiere estipulado por escrito.

Despedido sin causa durante el viaje, el naviero deberá abonar al hombre de mar los sueldos vencidos y los que se venzan hasta su regreso al puerto de su ajuste; pero si fuere retirado del servicio con causa, el naviero sólo estará obligado á pagarle los sueldos que hubiere ganado hasta el momento de la separación.

En los dos casos previstos en el inciso anterior, el naviero costeará el transporte del hombre de mar hasta el puerto donde hubiere celebrado su ajuste.

ART. 871. Si el hombre de mar estuviere contratado por tiempo ó viaje determinado, el naviero podrá despedirle á su arbitrio ántes ó después de emprendido el viaje, abonándole los sueldos correspondientes á todo el tiempo que debiere durar su contrata; pero si fuere retirado con causa, sólo deberá pagarle los sueldos devengados.

Ocurriendo la despedida del hombre de mar durante el viaje convenido, con causa ó sin ella, se observará lo dispuesto en el inciso 4° del artículo anterior.

ART. 872. Son causas legales para la despedida del capitán y de los hombres de mar:

1°. La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo;

2°. La violación de las instrucciones respecto del capitán;

3°. La desobediencia en materia de su respectiva obligación;

4°. El abandono de la guardia de la nave;

5°. La embriaguez habitual;

6°. La perpetración de un delito;

7°. El daño causado á la nave ó al cargamento por dolo ó negligencia;

8°. Cualquier otro hecho que á juicio del juzgado de comercio fuere de igual ó mayor gravedad que los indicados.

ART. 873. La responsabilidad establecida en el núm. 4° del art. 865 afecta al naviero aunque no sea propietario de la nave.

El naviero tiene en todo caso derecho para reclamar de los culpables la competente indemnización.

Art. 874. El naviero responde también de los hechos del sustituto que el capitán se nombrare durante el viaje, aun en el caso que tal nombramiento le estuviere prohibido por el contrato ó las instrucciones.

Art. 875. Siendo dos ó más los navieros, cada uno de ellos será responsable hasta concurrencia de la parte que tenga en la nave.

Art. 876. Cesa la responsabilidad del naviero:

1°. Si los hechos del capitán ó tripulación no fueren concernientes á la nave ó á la expedición;

2°. Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice de los hechos del capitán ó tripulación;

3°. Si los hechos del capitán constituyen una infracción de las obligaciones que por razones de interés público le impone la ley en su calidad de jefe de la nave.

Art. 877. No son de la responsabilidad del naviero las obligaciones contraídas por el capitán en su provecho particular, ni las que le están prohibidas, ni las permitidas en que se hubieren omitido las condiciones habilitantes ó las formalidades sustanciales prescritas por la lei.

Art. 878. Para hacer efectiva la responsabilidad civil del naviero por un hecho del capitán, el acreedor podrá demandar á cualquiera de ellos separadamente, ó á ambos á la vez; y la sentencia que se pronunciare podrá ser indistintamente ejecutada en la persona y bienes de uno ú otro.

El acreedor, que lo sea en virtud de un contrato ajustado con el capitán, podrá ejercitar su acción en los términos del inciso precedente; pero si el capitán fuere condenado, sólo ó en unión con el naviero, la sentencia se ejecutará exclusivamente en la persona y bienes de éste.

Podrá ser ejecutada también en la persona y bienes del capitán, siempre que éste se hubiere obligado personalmente al cumplimiento del contrato.

Art. 879. El naviero, sea ó nó propietario de la nave, podrá libertarse de responder de los hechos del capitán y tripulación y de las obligaciones contraídas por aquél, abandonando la nave y los fletes percibidos ó por percibir en razón del viaje á que esos hechos y obligaciones se refieran.

El naviero, extraño ó condueño, quedará obligado por el abandono á indemnizar cumplidamente al propietario ó copartícipe de la nave.

Art. 880. Perteneciendo el cargamento al naviero, éste no será obligado á abandonarlo; pero deberá pagar á los acreedores el flete correspondiente, estimado por peritos.

Tampoco será obligado á hacer abandono de la indemnización que obtenga de los aseguradores de la nave.

Art. 881. El naviero que hubiere conferido al capitán poder especial para administrar la carga de su pertenencia, tomar dinero á la gruesa ó ejecutar otros actos análogos, no podrá libertarse, mediante el

abandono, de las obligaciones que su mandatario hubiere contraído dentro de los límites del mandato.

Art. 882. El naviero, propietario ó copartícipe, que sea al mismo tiempo capitán de la nave, no podrá exonerarse por el abandono de la responsabilidad de sus propios hechos ni de las obligaciones que hubiere contraído.

Pero si el capitán sólo fuere copartícipe, no será responsable con todos sus bienes de las obligaciones contraídas por causa y en utilidad de la nave ó de la expedición, sino en proporción del interés que en aquélla tenga.

Art. 883. En los casos del art. 850, bastará el voto de la mayoría para hacer abandono á favor de los acreedores; pero si la mayoría prefiriere conservar la nave y pagar las deudas, la minoría no estará obligada á someterse á esta resolución, y podrá abandonar las partes que le correspondan.

Esta disposición será aplicable al caso en que la mayoría haya autorizado al capitán contra el voto de la minoría para obligar indefinidamente á todos los condueños de la nave.

Art. 884. La pérdida de la nave no extingue la facultad de abandonarla; pero en tal caso el naviero deberá entregar á los acreedores el flete que hubiere recibido.

La dejación de la nave y flete á favor de los aseguradores tampoco extingue esta facultad.

Art. 885. El naviero puede abandonar la nave después de embargada y en cualquier estado de la causa, con tal que no haya renunciado formalmente la facultad que le otorga la ley y que haga el abandono ántes que haya sido judicialmente vendida.

Art. 886. El abandono no trasfiere la propiedad de la nave; y en consecuencia el precio que restare después de pagados los acreedores será entregado al naviero.

Art. 887. Por el abandono hecho á favor de uno de los acreedores quedan completamente extinguidas las acciones de los demás contra el naviero.

Pero si esas acciones trajeren su orígen de un delito ó cuasidelito del capitán, el abandono no privará á los acreedores del derecho de perseguirle criminalmente.

Art. 888. El abandono se hará en instrumento público y será notificado á los acreedores.

§ 2.—Del capitán.

Art. 889. El capitán es el jefe superior de la nave mercante, encargado de su gobierno y dirección mediante una retribución convenida con el naviero.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiera al servicio de la nave y seguridad de las personas y carga que conduzca.

Art. 890. El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del órden en la nave y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga.

Es al mismo tiempo factor del naviero y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga y al resultado de la expedición.

Art. 891. El capitán está obligado á respetar y cumplir las leyes y reglamentos fiscales, de marina, de sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y destino de la nave, y á fondear en todos ellos en el lugar más conveniente á la seguridad de ésta y de las demás existentes en el mismo puerto.

Art. 892. No puede ser capitán el menor de edad ni el mayor que no justifique haber navegado cinco años en un buque de guerra ó mercante, rinda un exámen satisfactorio de la teoría y práctica de la navegación, y obtenga la patente de tal.

Un reglamento especial determinará las materias del examen, la comisión ante quien deba rendirse, y los documentos con que se haya de justificar el ejercicio de la navegación por el término señalado en el inciso precedente.

Art. 893. El naviero que no tenga patente de capitán no puede mandar su nave; pero podrá tomar á su cargo la administración económica de ella, á condición de abstenerse de todo acto que se refiera á la navegación.

Art. 894. Contratado para un viaje, el capitán está obligado á favor del naviero y de los cargadores á emprenderlo y acabarlo personalmente, haciéndose á la vela en la primera ocasión favorable que se le presente después de aparejada, pertrechada, aprovisionada, cargada y despachada la nave, salvo que el tiempo no sea favorable ó que sobrevenga peste, guerra ú otro accidente de fuerza mayor que se lo impida.

Art. 895. El privilegio que el art. 835 otorga al capitán sobre la nave para el pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos, afecta también los fletes de la misma.

Art. 896. El capitán puede exigir el íntegro pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos en el momento en que sus cuentas hayan sido aprobadas por el naviero.

Si éstas ofrecieren reparos que retarden su ajuste definitivo, el capitán podrá exigir el pago prestando fianza á satisfacción del naviero de restituír la cantidad que reciba, si resultare alcanzado.

Art. 897. Sin perjuicio de las facultades concedidas y de las obligaciones y prohibiciones impuestas al capitán en los demás títulos de este libro, él tiene por razón de su oficio las que expresan los artículos siguientes.

Art. 898. Son atribuciones del capitán:

1°. Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección de la nave;

2°. Imponer á bordo las penas correccionales establecidas por la ley ó los reglamentos á las personas que perturben el órden de la nave, cometan faltas de disciplina y rehusen ú omitan prestar el servicio que les corresponda;

3°. Arrestar á los que se hicieren culpables de algún delito, levantar información del hecho y entregar los delincuentes á la autoridad competente;

4°. Proponer al naviero los hombres de mar que deben componer la tripulación y despedirlos del servicio con causa ó sin ella;

En este último caso la indemnización debida será del exclusivo cargo del capitán.

5°. Tomar las disposiciones necesarias para mantener la nave bien carenada, aparejada, pertrechada y provista, toda vez que las circunstancias no le permitan solicitar la autorización e instrucciones del naviero ó de su consignatario;

6°. Contratar fletamentos y celebrar ajustes con la tripulación, pero sólo en ausencia del naviero ó de su consignatario;

7°. Disponer por sí durante la navegación las reparaciones que urgentemente reclamen la nave, sus aparejos y pertrechos para la continuación y conclusión del viaje; pero si el naviero se encontrare en el puerto donde hayan de hacerse las reparaciones ó hubiere en él persona que le represente, el capitán no podrá proceder sin previa autorización especial del uno ó del otro;

8°. Tomar dinero á la gruesa, en ausencia del naviero ó de su consignatario, sobre el casco, quilla y aparejos de la nave para costear las reparaciones y aprovisionamiento que sean de urgente y absoluta necesidad, siempre que, encontrándose agotados los fondos del naviero no pueda obtenerlos de los corresponsales de éste ó de los interesados en la carga;

Aun en este caso el capitán no podrá contratar un préstamo á riesgo marítimo sin previa información de la necesidad y autorización del juzgado de comercio del puerto donde se encuentre si éste perteneciere á la República, del cónsul chileno si el puerto fuere extranjero, ó en su defecto de la autoridad local que conozca de las causas mercantiles.

9°. Girar letras de cambio contra el naviero, hallándose en las circunstancias previstas en el inciso primero del número anterior y no pudiendo obtener un préstamo á la gruesa.

Firmándolas como mandatario del naviero, el capitán no será personalmente responsable de la aceptación y pago de las letras.

Se entiende haberlas girado en calidad de mandatario, aunque no se exprese, siempre que las letras contengan la cláusula "valor recibido por cuenta de la nave" ú otra equivalente.

10. Vender en pública subasta con previa autorización judicial la parte de la carga que baste para cubrir las necesidades urgentes de la

nave, cuando no pueda proporcionarse fondos por ninguno de los medios indicados en los dos números precedentes;

En este caso el capitán deberá responder del precio corriente que las mercaderías vendidas tengan en el puerto de su destino ó del precio de venta, á elección del propietario.

Si el cargador fuere uno sólo, ó si siendo varios estuvieren de acuerdo, podrán oponerse á la venta de sus mercaderías y descargarlas, pagando el flete en proporción del camino andado.

Si en el segundo caso los fletadores no estuvieren de acuerdo, él que quiera descargar sus mercaderías deberá pagar el flete íntegro.

11. Obligar á los que tengan víveres por su cuenta particular á que los vendan para el consumo común;

El capitán no podrá usar de esta facultad sino en el extremo de hallarse consumidas las provisiones de la nave, y previo el dictamen de los oficiales de ella.

El pago se hará al contado; y si el dueño lo prefiriere, se verificará en el puerto de la primera arribada ó en el de la descarga al precio corriente que los víveres tengan en aquél ó en éste.

12. Hacer echazón de la parte de la carga, aparejos ó pertrechos de que fuere necesario deshacerse para salvar la nave de un riesgo conocido y efectivo;

La echazón se hará en la forma que prescriben los arts. 1101 y 1102 y oyendo previamente el parecer de los oficiales á presencia de los cargadores ó del sobrecargo.

13. Obligar al piloto á que varie de rumbo cuando lo juzgue indispensable, aunque éste se oponga y proteste contra la determinación del capitán;

14. Recibir y autorizar en alta mar los testamentos de las personas que conducen la nave, pertenezcan ó nó á la tripulación, observando las disposiciones contenidas en los arts. 1048, 1049 y 1050 del Código Civil;

15. Levantar actas de nacimiento y muerte en alta mar é inscribirlas á continuación del rol de la tripulación.

Art. 899. El capitán, ántes de emprender el viaje, está obligado:

1°. Á proveerse del certificado de matrícula de la nave, patente de navegación, rol del equipaje, boleta de sanidad, pólizas de fletamento, conocimientos de la carga, un ejemplar de este Código y demás documentos que exijan las leyes ó reglamentos;

2°. Á abrir tres libros encuadernados y foliados, rubricados por el juzgado de comercio, titulados, el primero "diario de navegación," el segundo "libro de cuenta y razón," y el tercero "libro de cargamentos;"

3°. Á ejecutar por sí mismo, ántes de darse á la vela, un prolijo reconocimiento del estado de la nave, asociado con los oficiales de ella, un carpintero de ribera y un maestro calafate, elegidos éstos por el gobernador marítimo;

El acta de reconocimiento será consignada en el diario de navegación y firmada por las personas indicadas; y apareciendo que la nave no está en aptitud de hacerse á la mar, se suspenderá el viaje hasta que se hayan realizado las reparaciones necesarias.

Los cargadores podrán impugnar el acta de visita y rendir contra su contenido las pruebas que permite este Código.

4. Á poner la nave franca de quilla y costados y apta para recibir la carga en el término pactado con el fletador;

5°. Á mantenerse á bordo con toda la tripulación mientras la nave reciba la carga, y á velar por el buen arrumaje de ésta;

6°. Á cuidar que no se cargue en la nave más de lo que corresponda á su arqueo, y á poner en tierra á disposición del dueño, siendo conocido, ó en caso contrario á la del juzgado de comercio, las mercaderías que clandestinamente se hubieren introducido de más;

7°. Á dar recibos parciales de las mercaderías que sucesivamente se embarquen y á cambiarlos oportunamente por los conocimentos que firme;

8°. Á no admitir á bordo mercaderías visiblemente averiadas, mermadas ó mal acondicionadas sin mencionar en los recibos parciales y conocimientos el vicio que en ellas notare;

Omitida esta mención, se presume que el capitán ha cargado las mercaderías sanas, íntegras y en buen acondicionamiento.

9°. Á entregar ó remitir al naviero un estado exacto y completo de las mercaderías cargadas y á comunicarle los nombres y domicilios de los cargadores y los fletes estipulados;

10. Á inventariar ántes de salir del puerto las provisiones, anclas, velas, aparejos, jarcias y demás pertrechos de la nave, con expresión del estado en que se encuentren.

El inventario será levantado con asistencia del piloto y contramaestre y firmado por éstos y el capitán.

Podrá omitirse el inventario, si se hubiere formado al tiempo de recibirse el capitán del mando de la nave.

Las pérdidas ó deterioros que ocurrieren durante la navegación en los objetos inventariados, serán anotados en el libro de cuenta y razón, firmando el asiento los oficiales referidos.

Art. 900. El rol de la tripulación deberá expresar:

1°. El nombre de la nave y los nombres y apellidos del capitán, oficiales y hombres de mar con indicación de su oríjen, edad, estado, domicilio, empleo á bordo y salarios estipulados;

2°. El puerto de salida y el del destino de la nave;

3°. El nombre y apellido de los pasajeros y el del lugar á que se dirijen.

El rol deberá ser firmado por el capitán, los oficiales y los hombres de la tripulación que supieren hacerlo, y será visado por el gobernador marítimo, en cuyo poder se dejará una copia fehaciente.

Art. 901. En el diario de navegación el capitán anotará diariamente el estado del tiempo y de los vientos, el progreso ó retardación diaria de la nave, el grado de longitud y latitud en que ésta se encuentre día por día, los daños ó pérdidas que sufra, la derrota seguida, los motivos de las desviaciones voluntarias ó forzadas, el encuentro con otras embarcaciones, y todas las resoluciones relativas á la nave y cargamento que requieran el dictámen de los oficiales.

En el libro de cuenta y razón asentará el capitán todo cuanto perciba por cuenta de la nave, los gastos que haga en reparaciones, aprestos, vituallas, salarios ó en cualquier otro objeto, los ajustes de la tripulación, las cantidades que reciba por sueldos cada uno de los hombres de mar, y las asignaciones que dejare á su familia.

En el libro de cargamentos llevará el capitán la entrada y salida de las mercaderías cargadas en la nave, con expresión de los números y marcas de los bultos, nombre de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y fletes estipulados.

Art. 902. Despachada la nave, el capitán no podrá ser detenido por deuda civil, á no ser que proceda de efectos suministrados para el viaje.

Aun en este caso el capitán podrá evitar la detención, prestando fianza.

Art. 903. La exención otorgada á la persona del capitán se extiende á su equipaje de camino, mas nó á sus sueldos, gratificaciones, mercaderías cargadas por su cuenta y demás objetos de su propiedad que tuviere á bordo.

Los acreedores podrán hacer embargar las mercaderías del capitán, pagando el falso flete por cuenta de éste, siempre que la descarga no produzca un retardo grave que perjudique los intereses de la nave y de los cargadores.

Art. 904. Lo dispuesto en el art. 902 no es aplicable á los capitanes de buques extranjeros; pero éstos podrán solicitar el alzamiento de la detención, afianzando la deuda á satisfacción del acreedor.

Art. 905. Es obligación del capitán durante el viaje:

1°. Mantener el orden en la nave, cuidar de la salud de la tripulación y de la conservación de la carga y dirigir las maniobras;

2°. Permanecer á bordo de la nave, desde el momento en que principie el viaje hasta que eche el ancla en puerto seguro;

3°. Llevar los libros mencionados en el art. 901, y firmar diariamente con su segundo las anotaciones que haga en el diario de navegación;

4°. Defender la nave por todos los medios que sugiera la prudencia, ó salvarla por la huida si fuere atacada por enemigos ó piratas;

5°. Reclamar contra el apresamiento, embargo ó detención de la nave y su cargamento, comunicar al naviero y cargadores estas ocurrencias por todos los medios posibles, y adoptar mientras no reciba

instrucciones, todas las providencias necesarias para la conservación de la nave y de las mercaderías cargadas;

6°. Ajustar el rescate de la nave apresada, asentar en el libro respectivo las cantidades de dinero ó las mercaderías que entregare en cumplimiento del ajuste, formalizar la correspondiente protesta en el puerto de su primera escala ó arribada dentro de veinticuatro horas contadas desde que sea admitido á libre plática, y justificar en el de su destino los hechos referidos en la protesta;

7°. Presentarse al gobernador marítimo dentro del término designado en el número anterior, siempre que arribe á un puerto de la República, darle cuenta de las causas de la arribada, y recojer un certificado de haber cumplido estas prescripciones y de la época de su arribo y salida del puerto.

Si el puerto de arribada fuere extranjero, practicará las diligencias enunciadas ante las autoridades indicadas en el inc. 2° del núm. 17;

8°. Extraer el dinero, libros y la parte más preciosa del cargamento, siempre que, constituído en la imposibilidad de salvar la nave, resuelva abandonarla;

9°. Presentarse á la autoridad más inmediata al lugar en que naufrague ó encalle la nave, hacer ante ella una relación jurada del suceso, comprobarla con las declaraciones de la tripulación y pasajeros, y solicitar la entrega de las actuaciones originales en resguardo de sus derechos.

Los interesados en la nave ó cargamento podrán rendir prueba contra las declaraciones del capitán, tripulación ó pasajeros, aun en el caso de hallarse contestes;

10. Solicitar la venta de la nave en el caso previsto en el art. 845;

11. Servirse de pilotos lemanes en todos los lugares donde la ley, la costumbre ó la prudencia lo exijan;

12. Mantener á bordo, hallándose la nave anclada en un puerto cualquiera, el suficiente número de marineros para ejecutar todas las maniobras necesarias;

13. Formar inventario de los papeles y bienes del pasajero ú hombre de mar que muera en la nave, y ponerlos en buena custodia;

El inventario será levantado con asistencia de dos pasajeros ó en su defecto de dos individuos de la tripulación que deberán firmarlo como testigos;

14. Dar noticia al naviero en todas las oportunidades que se le presenten del estado de la nave y carga;

15. Arribar á puerto neutral, cuando después de su salida sobrevenga guerra entre la República y la nación á que pertenezca el puerto de su destino, y permanecer en aquél hasta el restablecimiento de la paz ó la recepción de órdenes del naviero y cargadores.

Caso de hallarse bloqueado el puerto á que se dirija la nave, el capitán arribará al más inmediato que se encuentre libre, y esperará allí el alzamiento del bloqueo ó las órdenes del naviero y cargadores,

16. Consultar con los oficiales de la nave, fuera de los casos especialmente previstos en este Código, siempre que fuere necesario tomar durante el viaje una resolución importante, como hacerse á la vela, abandonar las anclas de la nave, picar cables ó mástiles, ajustar el rescate de la nave ó el de su cargamento, embicar ó ejecutar otras operaciones de igual gravedad y trascendencia;

17. Protestar en el puerto de arribada ó escala, dentro del término señalado en el núm. 6° de este artículo, las pérdidas ó averías de la nave ó del cargamento, causadas por deliberación propia ó de la junta de oficiales, por fuerza mayor ó accidentes de mar, hacer visar el diario de navegación por la autoridad que corresponda, según lo dispuesto en el inciso siguiente, y justificar en el puerto de su destino el hecho que las haya producido;

La justificación se hará ante el juzgado de comercio, si el puerto de escala ó arribada perteneciere á la República. Si fuere extranjero, será rendida ante el cónsul chileno; y no habiéndolo, será dada ante la autoridad local que conozca de las causas mercantiles, y en su defecto ante la justicia ordinaria.

Art. 906. Concluído el viaje, el capitán está obligado:

1°. Á dar al naviero pronto aviso de su arribo, caso de no hallarse en el puerto;

2°. Á protestar dentro del término señalado en el núm. 6° del artículo anterior y justificar las pérdidas y averías conocidas ó presuntas de la nave ó su carga, ratificar dentro del mismo término las protestas que hubiere hecho en el curso de la navegación, y hacer visar el diario, si antes no hubiere sido visado;

3°. Á entregar la carga con sus aumentos á los consignatarios que designen los conocimientos;

Al tiempo de la entrega, las mercaderías serán contadas, pesadas ó medidas, siempre que el capitán se hubiere constituído responsable de su número, peso ó medida;

4°. Á recojer al tiempo de entregar la carga los conocimientos que hubiere firmado, sacar recibo de la entrega en uno de ellos, y devolver el conocimiento que tuviere del cargador;

5°. Á poner la carga á disposición del juzgado de comercio para que ordene su depósito, cuando los consignatarios no soliciten su entrega en un término razonable, se nieguen á recibirla ó se ignore la persona á quien deba entregarse;

6°. Á llevar una razón individual de las mercaderías que entregue parcialmente, y copiarla en el libro de cargamentos;

7°. Á dar cuenta al gobernador marítimo de los hombres que falten en la tripulación por deserción, muerte ó cualquiera otra causa, y hacerle entrega del inventario y bienes de los que hubieren fallecido en la nave para que los ponga á disposición de sus herederos;

8°. Á poner en mano de la autoridad indicada, copias autorizadas

de las actas de nacimiento ó muerte para que las pase al funcionario encargado del registro respectivo;

En los puertos de arribada ó escala entregará las copias indicadas al cónsul chileno, á fin de que éste las remita al Ministerio de Marina para los efectos expresados en el inciso precedente;

9°. Á dirigir el desarme de la nave;

10. Á rendir cuenta al naviero de al administración de la nave y cargamento, y entregarle bajo recibo todos los papeles, libros y dinero que le pertenezcan.'

Art. 907. Se prohibe al capitán:

1°. Faltar sin justa causa á su contrata con el naviero; y si lo hiciere, á más de responder de los daños y perjuicios, quedará inhabilitado por cuatro años para ejercer el oficio de tal;

2°. Proponer al naviero y ajustar gente de mar á sabiendas de hallarse contratada con otra nave, so pena de nulidad del ajuste y una multa de cien pesos;

3°. Sustituír con otra nave la designada en el contrato, salvos los casos previstos por la ley y el de consentimiento del cargador;

4°. Recibir en la nave efectos de ilícito comercio;

5°. Contratar más carga que la correspondiente á la cabida de la nave;

6°. Diferir el viaje por inhabilitación de alguno de los oficiales ú hombres de mar, causada por enfermedad ó por cualquier otro suceso involuntario.

En este caso será de su obligación reemplazar inmediatamente el individuo inhabilitado;

7°. Colocar sobre cubierta parte alguna de la carga, á no ser que unánimemente lo consientan por escrito el naviero, los oficiales cargadores.

Esta prohibición no se extiende á los buques del cabotaje menor;

8°. Recibir otra carga que la perteneciente al que hubiere fletado la nave por entero, salvo que éste lo consienta por escrito;

9°. Cargar mercaderías por su cuenta particular sin permiso escrito del naviero ó del que hubiere fletado íntegramente la nave, y permitir que lo haga individuo alguno de la tripulación ó un pasajero;

10. Celebrar con los cargadores pactos públicos ó privados que cedan en su beneficio particular;

11. Hacer negocio por su exclusiva cuenta, cuando navegare á ganancia común sobre el cargamento, so pena de que las utilidades se aplicarán á los demás interesados y las pérdidas cederán en su perjuicio;

Esta prohibición se extiende al caso de emprender negocio en otro buque que lleve el mismo destino de la nave;

Navegando á flete común ó al tercio, el capitán podrá cargar de su cuenta, pagando á sus asociados el correspondiente flete;

12. Poner en su lugar otro capitán sin consentimiento del naviero, de sus apoderados ó del cónsul chileno en su caso;

Si lo hiciere, el naviero podrá separarle de su empleo, sin perjuicio de que el capitán responda en todo caso de los hechos de su sustituto;

13. Desamparar la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos, y pernoctar fuera de la nave estando de viaje, á no ser que así lo exija alguna grave ocupación de su oficio;

14. Tomar dinero á la gruesa sobre la nave para sus negocios particulares bajo la pena de nulidad;

Si el capitán fuere copropietario, podrá contratar un préstamo á riesgo marítimo sobre la parte que tenga, siempre que antes no se hubiere tomado á la gruesa sobre ella ó sobre toda la nave;

En el caso propuesto se expresará precisamente cuál es la porción que corresponde al tomador en la nave;

15. Contratar préstamos á la gruesa sobre el cargamento, aun cuando los necesite para reparar la nave ó aprovisionarla;

Contraviniendo á esta prohibición, el préstamo será de la exclusiva responsabilidad del capitán;

16. Tomar derrota contraria á la que debía, variar de rumbo ó entrar en puerto distinto del de su destino, sin haber tomado antes el parecer de los oficiales en presencia de los cargadores ó sobrecargo que se hallaren á bordo;

Procediendo en otra forma, no se admitirá al capitán ninguna excepción que alegue en descargo de su responsabilidad;

17. Abandonar la nave, por más grave que sea el peligro que corra, mientras haya esperanza de salvarla, y en ningún caso sin haber oído el parecer de los oficiales;

18. Abrir las escotillas antes de haber protestado las pérdidas ó averías conocidas ó presuntas y justificado los hechos de que procedan;

19. Manifestar á los interesados, antes que se lo ordene el juzgado de comercio, la razón de las mercaderías arrojadas al mar ó entregadas á los piratas por vía de composición;

20. Dejar ningún hombre de mar en puerto extranjero;

21. Anticipar á los hombres de la tripulación, durante el viaje, más de una tercera parte de sus salarios.

Art. 908. El capitán es civilmente responsable aun de la culpa leve que cometa en el ejercicio de sus atribuciones, de la inobservancia de los deberes de su cargo y de la violación de las prohibiciones que le impone la ley.

En consecuencia, el capitán deberá indemnizar cumplidamente á los interesados los daños y perjuicios que directa é inmediatamente les sobrevengan por cualquiera de las causas enunciadas.

Si los daños y perjuicios fueren imputables á dolo ó fraude del capitán, será castigado con arreglo á las leyes penales, sin quedar por esto exonerado de las indemnizaciones que deba á las personas damnificadas.

ART. 909. Es también responsable de los hurtos cometidos por la tripulación, salvo su derecho contra los culpados, y de los daños causados por las riñas de la gente de mar y por sus faltas en el servicio de la nave, á menos de justificar que puso en ejercicio su autoridad para prevenirlas oportunamente.

ART. 910. Responde igualmente de las multas, comisos, pérdidas, daños y perjuicios que produzca su contravención á las leyes y reglamentos fiscales, de marina, sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y descarga.

ART. 911. La responsabilidad del capitán para con el naviero principia desde que se le hace reconocer como jefe de la nave, y termina por el desarme y entrega de ella.[a]

Respecto de los cargadores, la responsabilidad del capitán comienza desde que la carga entra á la nave, y expira en el momento de ser entregada al costado de la misma nave en el puerto de su destino, á no ser que los interesados hubieren pactado otra cosa.

ART. 912. El capitán no es responsable de los daños que sufra la nave ó el cargamento por fuerza mayor ó caso fortuito, salvo que estos sucesos hayan sido preparados por su culpa, ni de los que sobrevengan á las mercaderías por vicio propio de las mismas.[b]

ART. 913. El capitán que venda la nave, tome dinero á la gruesa sobre el casco y quilla, gire letras á cargo del naviero, venda mercaderías ó vituallas, ó tome provisiones pertenecientes á los pasajeros fuera de los casos y sin las solemnidades prevenidas por la ley, suponga gastos ó exajere los que hubiere hecho, ó cometa cualquier otro fraude en sus cuentas, será castigado como reo de hurto, debiendo además indemnizar á los interesados todos los daños y perjuicios.

ART. 914. Condenado por dolo cometido en el ejercicio de sus funciones ó en el cumplimiento de sus obligaciones, el capitán quedará inhabilitado por el término de seis años para desempeñar cargo alguno en las naves mercantes.

§ 3.—DEL PILOTO.

ART. 915. El piloto toma el gobierno y dirección de la nave por muerte, ausencia ó inhabilitación del capitán, á no ser que el naviero hubiere nombrado persona que le reemplace.

En tal caso son aplicables al piloto todas las disposiciones que contiene el párrafo precedente.[c]

ART. 916. Para ser piloto se requieren las mismas condiciones de edad, examen, práctica de la navegación y patente que exije el art. 892 para desempeñar el empleo de capitán.

ART. 917. Corresponde al piloto dirigir la derrota del viaje y llevar el rumbo de la nave.

---

[a] Véase el art. 619 del Código Español.
[b] Véase el art. 620 del Código Español.
[c] Véase el art. 627 del Código Español.

Art. 918. Son obligaciones del piloto:

1°. Proveerse de las cartas de navegación, libros é instrumentos necesarios para el buen desempeño de sus funciones;

2°. Llevar por sí el cuaderno de bitácora, anotar en él diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia y la longitud en que se halle la nave, y dar cuenta al capitán del resultado de sus observaciones.

Art. 919. Se prohibe al piloto mudar de rumbo sin previo acuerdo del capitán.

Pero si éste se opusiere á que tome el rumbo proyectado, el piloto le expondrá sus observaciones en presencia de los demás oficiales de la nave; é insistiendo el capitán, cumplirá las órdenes que le comunique, formalizando en el diario de navegación la correspondiente protesta en descargo de su responsabilidad.[a]

Art. 920. El piloto es responsable de las pérdidas y averías que sufra la nave ó cargamento por su impericia, descuido ó imprudencia.

Si las pérdidas y daños procedieren de bolo, el piloto será castigado con arreglo á las prescripciones de la ley penal, y aparte de esto quedará inhabilitado por el término de seis años para desempeñar empleo alguno en las naves mercantes.[b]

Art. 921. La responsabilidad particular del piloto no excluye la que tiene el capitán en los mismos casos.

§ 4.—Del contramaestre.

Art. 922. Por imposibilidad é inhabilitación del piloto el contramaestre tomará el gobierno y dirección de la nave, quedando sometido á todas las prescripciones legales relativas al capitán.[c]

Art. 923. No puede ser contramaestre el que no puede ser piloto.

Art. 924. El contramaestre es el jefe inmediato de la tripulación; y en este carácter le corresponde mandar las maniobras bajo las órdenes del capitán, distribuir á bordo los trabajos mecánicos entre los hombres de mar, y vigilar que éstos los ejecuten debidamente.

Art. 925. Son obligaciones del contramaestre:

1°. Reconocer el aparejo y todos los demás objetos necesarios al servicio de la nave, cuidar de su conservación, y dar cuenta al capitán de las faltas y deterioros que notare;

2°. Cuidar del buen arrumaje de la carga y visitar frecuentemente la bodega para cerciorarse de que aquélla se conserva en buen orden;

3°. Tener expedita la nave para todas las maniobras que exije la navegación;

4°. Mantener el orden y la disciplina en la tripulación, cuidar de que los hombres que la componen cumplan sus respectivas obligaciones, y dar pronto aviso al capitán de todas las ocurrencias que requieran el ejercicio de su autoridad;

[a] Véase el art. 630 del Código Español.

[b] Véase el art. 631 del Código Español.

[c] Este artículo es parecido al art. 633 del Código Español.

5°. Recojer, inventariar y custodiar el aparejo y pertrechos de la nave, llegado el caso del desarme, á no ser que el naviero le releve de esta obligación.

Art. 926. El contramaestre es responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan por su culpa; y si éstos fueren causados por dolo, será castigado con arreglo á la ley penal.

§ 5.—Del sobrecargo.

Art. 927. El sobrecargo es un factor nombrado por el naviero ó por los cargadores; y en consecuencia está sujeto, en cuanto á su capacidad, modo de contratar y responsabilidades, á las disposiciones que contienen los párrafos 7 y 8 del tít. VI, lib. II, de este Código.

Art. 928. El naviero ó cargadores otorgarán al sobrecargo un poder especial, que será registrado y publicado en la forma que prescribe el art. 22.

El poder será además comunicado al capitán.

Art. 929. Nombrado por el naviero, el sobrecargo ejerce la administración económica de la nave ó la parte de administración que expresa y determinadamente se le hubiere confiado en el poder, y lleva el libro de cuenta y razón de que trata el inc. 2° del art. 901.

Elegido por los cargadores, el sobrecargo cuida de la conservación y venta de la carga, compra las mercaderías de retorno, asiste á las juntas de oficiales en que la ley exije su presencia, y lleva un libro de cuenta y razón de todas sus operaciones, encuadernado y foliado, y rubricado por el juzgado de comercio.

En ningún caso podrá ingerirse el sobrecargo en el ejercicio de las atribuciones que privativamente competen al capitán para la dirección facultativa de la nave y del viaje.

Art. 930. Cesan las atribuciones y responsabilidades del capitán en cuanto á la parte de administración que el naviero ó cargadores hubieren confiado al sobrecargo; pero subsistirán siempre las que tiene en razón de su empleo y autoridad.

Art. 931. Siempre que la persona á quien fuere consignada la carga se negare á recibirla, el sobrecargo que carezca de instrucciones para esta eventualidad formalizará la protesta de estilo y dará cuenta, según el caso, al juzgado de comercio ó al cónsul chileno, ó en defecto de éste á la autoridad local, para que nombre consignatario que reciba las mercaderías y cumpla las órdenes del propietario de ellas.

Art. 932. Se prohibe al sobrecargo hacer negocio por su cuenta durante el viaje, á menos que su comitente ó la costumbre del puerto de salida le permita llevar una pacotilla.

En este último caso el sobrecargo no podrá invertir en retornos, sin especial autorización de su comitente, una cantidad que exceda el producto de la pacotilla.[a]

[a] Este artículo es parecido al art. 651 del Código Español.

Título III.—*De los contratos de los hombres de mar.*

Art. 933. Las palabras "hombres de mar, gente de mar" en su acepción legal comprenden las mismas personas que las palabras tripulación ó equipaje.

Éstas comprenden los marineros y grumetes de la nave y los oficiales de ella, excepto el capitán.

Art. 934. La edad y demás cualidades que debe tener el simple marinero son determinadas por el reglamento de marina.

Art. 935. El contrato que celebran los hombres de mar con el naviero, sea que éste obre personalmente ó representado por el capitán, consiste respecto de los primeros en prestar á bordo los servicios estipulados, y de parte del segundo en recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo ó retribución convenida.

Art. 936. El ajuste de los hombres de mar en una cantidad alzada por el viaje ó á un tanto por mes es un arrendamiento de servicios.

El ajuste al flete ó á la parte en los beneficios eventuales de la expedición es una sociedad.

Art. 937. Los contratos entre el naviero y los hombres de mar serán extendidos por escrito en el libro de cuenta y razón, y firmados por ellos ó á su ruego si no supieren hacerlo.

En todas las diferencias que ocurran entre el naviero y la tripulación en razón de sus contratos y de las anticipaciones que ésta reciba hará fe el enunciado libro, siempre que aparezca llevado en conformidad á las prescripciones legales y exento de toda sospecha de alteración en sus asientos.

El capitán está obligado á dar á los interesados una copia autorizada por él de sus respectivas contratas.

Art. 938. Á falta de un convenio escrito y de medios probatorios de las condiciones del ajuste, éstas serán determinadas en conformidad á la costumbre local.

Art. 939. En caso de duda acerca de la duración del empeño de los hombres de mar, se entenderá que éstos se han ajustado por el viaje de ida y vuelta al puerto de salida.

Art. 940. Si el hombre de mar se contratare para servir en dos naves, el segundo contrato será de ningún efecto; y el naviero ó capitán con quien aquél se hubiere ajustado primero, podrá hacerle apremiar al cumplimiento de su empeño, ó buscar á expensas del mismo, persona que le sustituya.

En el caso propuesto el hombre de mar perderá á beneficio de la nave los sueldos que hubiere devengado, restituyendo al mismo tiempo las cantidades que se le hubieren anticipado; y el naviero ó capitán que le hubiere concertado á sabiendas de su empeño anterior, incurrirá en la multa señalada en el núm. 2° del art. 907.

Art. 941. Los hombres de mar que al tiempo de concertarse con el

naviero ó capitán declaren haberse ejercitado ya en la navegación, serán responsables por este solo hecho de los daños y perjuicios causados por su impericia.

ART. 942. El hombre de mar puede ser despedido con causa ó sin ella, antes ó después de principiado el viaje; pero si lo fuere sin motivo legal, será indemnizado, según el caso, en la forma que prescriben los arts. 870 y 871 por la persona á quien corresponda hacerlo.

ART. 943. La tripulación tiene derecho á ser alimentada á bordo de una manera conveniente, sin perjuicio de su salario y de las indemnizaciones convencionales ó legales en su caso.

ART. 944. El hombre de mar enfermo, herido ó mutilado durante la navegación, ganará siempre el salario convenido hasta su vuelta al puerto de salida, y caso de volver en otra nave, prescribirá además una indemnización para los gastos del viaje de regreso, á menos que la enfermedad, herida ó mutilación traiga su origen de un hecho culpable de su parte.

Pero sea cual fuere la causa de estos accidentes, los gastos de asistencia y curación serán costeados con los fondos de la nave, con ó sin cargo de reintegro.

Si la enfermedad, herida ó mutilación emanare de un hecho culpable del hombre de mar, como el haber salido de la nave sin permiso del capitán, los gastos indicados serán de su cuenta particular, y deberá reintegrarlos con sus salarios; y siendo éstos insuficientes, con los demás bienes que tenga.

Si proviniere de los servicios ordinarios de la nave, los gastos serán de la exclusiva cuenta del naviero; pero si procediere de servicios extraordinarios prestados á la nave y cargamento, los gastos serán distribuídos como avería gruesa entre el naviero y los cargadores.

ART. 945. El oficial ó marinero muerto en defensa de la nave será considerado como vivo para devengar los salarios ó retribuciones estipuladas, siempre que la nave concluya su viaje.

Esta regla será también aplicada al oficial ó marinero apresado con ocasión de la defensa de la nave.

ART. 946. Los herederos del hombre de mar contratado por meses que muere durante el viaje por causa extraña á la defensa de la nave, tienen derecho á los sueldos devengados hasta el día del fallecimiento.

Si el ajuste fuere por viaje, los herederos sólo tendrán acción á la mitad de la cantidad estipulada, ocurriendo la muerte en el viaje de ida; pero si acaeciere en el de regreso, podrán demandar el pago de la totalidad de aquélla.

Si el contrato fuere á la parte ó al flete y el hombre de mar falleciere después de principiado el viaje, se abonará íntegramente á sus herederos toda la cuota convenida; mas si muriere antes de comenzarse el viaje, éstos no tendrán derecho alguno á la retribución estipulada.

Art. 947. Contratada la tripulación para muchos viajes sucesivos, podrá exigir el pago de los salarios ó retribuciones estipuladas á la terminación de cada viaje.

Art. 948. En caso de apresamiento ó naufragio con pérdida absoluta de la nave y cargamento, los hombres de mar no tienen derecho alguno á los sueldos ó retribuciones convenidas; pero tampoco podrán ser obligados á devolver las anticipaciones que hubieren recibido.

El producto de las reliquias de la nave y el flete de las mercaderías salvadas están afectos privilegiadamente al pago de los salarios de la tripulación ajustada por meses ó por una cantidad alzada.

El capitán será comprendido en la distribución por la parte proporcional que corresponda á sus sueldos.

Art. 949. Si los ajustes de los hombres de mar fueren al flete, éstos sólo tendrán derecho, en el caso previsto en el artículo anterior, á exigir el pago de sus salarios, á prorrata de los demás copartícipes, sobre el flete de las mercaderías salvadas.

Caso de haber trabajado en el salvamento de los despojos de la nave, se les abonará una gratificación proporcionada á sus esfuerzos y á los riesgos que hubieren corrido para salvarlos.

Art. 950. La exención que el art. 902 otorga al capitán se extiende también á los hombres de mar.

Art. 951. La nave y fletes son responsables privilegiadamente de los salarios é indemnizaciones debidas á los hombres de mar ajustados por meses ó por viajes.

Art. 952. El hombre de mar puede rescindir su empeño:

1°. Por la variación del destino de la nave antes de principiarse el viaje para el cual se hubiere contratado;

2°. Por la declaración de guerra entre la República y la nación á cuyo territorio estuviere destinada la nave;

3°. Por la adquisición de noticias seguras de la existencia de una epidemia en el puerto de descarga, antes de comenzarse el viaje ó durante una arribada;

4°. Por la muerte ó despedida del capitán antes de la salida de la nave;

5°. Por la falta de convoy, cuando se hubiere ajustado para navegar bajo la escolta de un buque de guerra;

6°. Por cualquiera enfermedad que le inhabilite para prestar el servicio á que se hubiere comprometido;

7°. Por el mal trato ó falta de alimentos convenientes.

La rescisión en este caso podrá ser solicitada durante el viaje ante el juzgado de comercio en los puertos de la República, y en los extranjeros ante el cónsul chileno, y en su defecto ante la autoridad local.[a]

Art. 953. Se prohibe á los hombres de mar, so pena de perder sus

[a] Véase el art. 640 del Código Español.

salarios, demandar al capitán durante el viaje, salvo los casos previstos en el artículo precedente.

Art. 954. La tripulación no puede cargar mercaderías por su cuenta sin consentimiento del naviero ó del que hubiere fletado la nave por entero, á no ser que la costumbre local se lo permita.

Art. 955. Los hombres de mar están obligados:

1°. Á cumplir su empeño, bajo responsabilidad de daños y perjuicios y so las penas que establecen las leyes y reglamentos de marina, á menos que les sobrevenga justa causa para no hacerlo.

En consecuencia, para pasar al servicio de otra nave sin incurrir en las responsabilidades indicadas, deberán obtener permiso por escrito del naviero ó capitán con quien se hubieren ajustado;

2°. Á embarcarse en el momento en que el capitán los requiera y á equipar y cargar la nave;

3°. Á obedecer sin contradicción al capitán y á los oficiales en su caso en todo lo concerniente al servicio de la nave;

4°. Á permanecer á bordo y no salir de la nave sin licencia del capitán ó del que haga sus veces;

5°. Á defender la nave atacada por enemigos ó piratas y auxiliar activamente al capitán en todos los casos en que aquélla peligre;

6°. Á prestar las declaraciones que les exija el capitán para justificar sus protestas;

7°. Á descargar la nave concluído el viaje y á desarmarla y amarrarla en lugar seguro.

Art. 956. Las obligaciones recíprocas del naviero y gente de mar principian desde el momento de firmarse sus contratas, y concluyen por el desarme de la nave.

Art. 957. Las obligaciones del hombre de mar se extinguen:

1°. Por la expiración del tiempo del ajuste ó la consumación del viaje para el que fuere contratado;

2°. Por su muerte;

3°. Por su despedida del servicio;

4°. Por la venta, apresamiento ó naufragio de la nave;

5°. Por la variación del destino de la nave;

6°. Por la revocación voluntaria ó forzada del viaje.

Art. 958. Aconteciendo la revocación del viaje por un hecho voluntario del naviero antes que la nave haya zarpado del puerto, los hombres de mar ajustados por meses percibirán por vía de indemnización una mesada de su respectivo salario y las dietas que ya hubieren devengado.

Ajustada la tripulación por un precio alzado, la mesada y dietas serán determinadas dividiendo el precio por el número de días que aproximadamente se calcule debería durar el viaje. Este cálculo se hará por peritos.

Calculándose que la duración del viaje proyectado no debería pasar de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días.

Las anticipaciones hechas á la tripulación serán deducidas del importe de la indemnización y dietas.

Art. 959. Siempre que la revocación ocurra después de principiado el viaje, los hombres de mar contratados por meses percibirán el salario devengado y además el correspondiente al tiempo que necesiten para llegar al puerto del destino de la nave; y los contratados por viaje devengarán la cantidad alzada que hubieren estipulado.

Á unos y otros se les proporcionará trasporte para el puerto de salida ó de descarga á su elección.

Art. 960. Las disposiciones de los dos artículos precedentes serán aplicadas aun á los casos en que la revocación del viaje provenga de un hecho voluntario de los cargadores, salvo el derecho del naviero para reclamar de éstos la indemnización correspondiente.

Art. 961. Revocado el viaje antes de la salida de la nave por justa causa independiente del naviero ó cargadores, los hombres de mar no tienen derecho á indemnización alguna, y sólo podrán reclamar el pago de los salarios devengados hasta el día de la revocación.[a]

Art. 962. Son causas justas para la revocación del viaje:

1°. La declaración de guerra entre la República y la nación á que pertenezca el puerto de la descarga, y la interdicción de comercio con esa misma nación;

2°. El bloqueo del puerto á que fuere destinada la nave, ó la peste reinante en el mismo;

3°. La prohibición de importar al puerto á que se dirige la nave mercaderías de la misma especie que las cargadas en ella;

4°. El embargo de la nave por orden del Presidente de la República ó la detención por causa ajena de la voluntad del naviero;

5°. Cualquiera avería de la nave que la inhabilite para navegar.

Art. 963. Ocurriendo después de comenzado el viaje alguno de los casos propuestos en los tres primeros números del artículo anterior, los hombres de mar concertados por meses percibirán en el puerto de la primera arribada los salarios que les correspondan según el tiempo que hubieren servido, y los ajustes quedarán rescindidos.

Si los ajustes fueren hechos por una cantidad alzada, el monto del salario será fijado en la forma que prescribe el art. 958, inc. 2°.

Pero si la nave hubiere de continuar navegando, el capitán y la tripulación podrán exigirse mutuamente el cumplimiento de sus ajustes.

Art. 964. En el caso previsto en el núm. 4° del art. 962 se abonará á la tripulación contratada por meses la mitad de sus salarios durante el embargo ó la detención; pero si aquél ó ésta durare más de noventa días, el ajuste quedará rescindido sin indemnización.

[a] Este artículo es parecido al art. 639 del Código Español.

El contrato celebrado por una cantidad alzada será también rescindido pasados los noventa días.

Art. 965. La tripulación no podrá exigir más que el pago de los salarios devengados en el caso que enuncia el núm. 5° del artículo precitado.

Si la inhabilitación de la nave fuere causada por dolo ó culpa del capitán ó piloto, la tripulación podrá demandar á éstos la indemnización que corresponda.

Art. 966. Variado el destino de la nave antes de su salida y no conformándose los hombres de mar con la variación, el naviero les abonará los salarios correspondientes á los días trascurridos desde la fecha del respectivo ajuste y una mesada por vía de indemnización.

Si aceptaren la variación, y la distancia y otras circunstancias dieren mérito á un salario ó retribución mayor, el aumento será fijado por peritos toda vez que las partes no lo acordaren amigablemente.

La regla establecida en el inc. 1° se aplicará también al caso en que la variación provenga de un hecho de los cargadores, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan al naviero.

Art. 967. La prolongación del viaje á puertos más distantes de los designados, causada por un hecho voluntario del naviero ó de los cargadores, da derecho á los hombres de mar contratados por una cantidad alzada á un aumento de salario proporcionado al convenido en sus respectivos ajustes.

El acortamiento del viaje no priva á los hombres de mar de su derecho al íntegro pago de los salarios estipulados.

Art. 968. Los hombres de mar ajustados á la parte no tienen derecho á reclamar dietas ni indemnización por la revocación, variación, retraso ó prolongación del viaje provenientes de un caso fortuito ó fuerza mayor.

Pero si tales sucesos fueren ocasionados por un hecho del naviero ó del capitán, la gente de mar tendrá derecho á una indemnización á juicio de peritos.

Si ocurrieren por un hecho de los cargadores, los hombres de mar no tendrán acción sino á la cuota proporcional que les corresponda, según sus ajustes, en la indemnización que aquéllos dieren al naviero.

Art. 969. Las reglas de este título son aplicables á los contratos del capitán, en cuanto no se opongan á las establecidas en el párrafo 2° del título anterior.

COLOMBIA.

Capítulo II.—*De los propietarios y copropietarios de la nave.*

Art. 37. Pueden ser dueños de nave colombiana los extranjeros domiciliados en el territorio de la Unión según la ley de 21 de junio de 1866.

Art. 38. Los extranjeros propietarios de la nave colombiana quedan sometidos á las prescripciones de la ley de navegación y á todas las providencias de seguridad que el Presidente de la Unión adopte en caso de guerra con la nación á que pertenezcan.

Art. 39. La copropiedad de la nave no constituye una sociedad, sino una comunidad de intereses.

Art. 40. Los copartícipes de la nave podrán administrarla por sí mismos, teniendo las calidades que requiere el art. 53 para ser naviero.

Careciendo de estas calidades, serán obligados á nombrar una persona que las tenga y administre la nave á nombre y por cuenta y riesgo de ellos.

El nombramiento se hará por escritura pública que será registrada como las demás escrituras, según las leyes del respectivo Estado.

Art. 41. Para constituir administrador de la nave á una persona que no sea copartícipe, es necesario el consentimiento unánime de todos los condueños.

Art. 42. El administrador de la nave tiene las mismas facultades que el naviero, salvas las modificaciones y restricciones que hagan los condueños en la escritura de su nombramiento.

Art. 43. En defecto de convenciones expresas y formales que reglen el modo de la administración de los copartícipes de la nave, todas las resoluciones de interés común serán adoptadas á mayoría de sufragios, salvo los casos en que la ley disponga otra cosa.

La mayoría se constituye por la reunión de un número de partes de propiedad en la nave, que formen más de la mitad de su valor, aunque esa reunión se verifique en la persona de un solo partícipe.

En caso de empate, se someterá la decisión al tribunal de comercio; pero si aquél recayere sobre la continuación del armamento ó el desarme de la nave, se llevará á efecto la opinión favorable al primero de esos extremos.

Art. 44. Son de interés común las resoluciones relativas al armamento, equipo y aprovisionamiento de la nave, el nombramiento del administrador, la elección de capitán y tripulación y los contratos celebrados con ellos, la reparación, fletamento é instrucciones para el viaje, y en general todo lo que concierna á la nave y su uso.

La venta voluntaria de la nave común, el seguro de la misma y la expedición de un cargamento por cuenta y riesgo de todos los condueños, no son actos de interés común.

Art. 45. Habiendo disentimiento acerca de la venta voluntaria de la nave, los condueños podrán salir de la comunidad por licitación entre ellos, siendo todos mayores; pero si hubiere menores, la nave será vendida en pública subasta, á requerimiento de cualquiera de los mayores ó del representante legal de los menores. Cualquiera de los partícipes podrá pedir la admisión de licitadores extraños.

Art. 46. En igualdad de circunstancias, los copropietarios serán preferidos en el fletamento de la nave á cualquier otro extraño.

Solicitándolo dos ó más copropietarios, será preferido él que tenga mayor interés en la nave; y si los concurrentes tuvieren igual interés se observará lo dispuesto en el inciso 3° del art. 43.

El partícipe que obtenga la preferencia en ningún caso podrá variar el destino de la nave acordado por la mayoría.

Art. 47. Hallándose la nave en el puerto de su matrícula ó armamento, el propietario es personalmente responsable de los gastos de refacción y demás que en ella se hagan, siempre que se verifique por su órden.

En igual forma y hasta concurrencia de su interés, los copartícipes responden de todos los gastos que se hagan en utilidad de la nave por acuerdo de la mayoría.

Art. 48. Los condueños están obligados á contribuir en proporción de las partes que tengan en la nave, á su armamento, equipo, aprovisionamiento y reparaciones, toda vez que la mayoría haya acordado cualquiera de estas operaciones.

Pero tratándose de refaccionar la nave, la mayoría no tendrá derecho de fijar á su arbitrio la naturaleza de las reparaciones y su costo; y disintiendo acerca de estos puntos la minoría, podrá ésta exigir se forme un presupuesto por peritos, y que la obra se contrate en igualdad de condiciones, con la persona que ofrezca realizar la reparación por el precio más equitativo.[a]

Art. 49. Cuando la nave necesitare ser reparada y la mayoría acordare la reparación, la minoría será obligada á contribuír con la cantidad que le corresponda en el perentorio término de quince días, contados desde la notificación que se le haga al efecto, ó á que el gasto se haga bajo la garantía de la parte que tiene en la nave, ó á que se venda dicha parte.

No eligiendo en el plazo indicado, se entiende que la minoría renuncia sus partes en la nave; y en este caso se procederá á adjudicarlas privadamente á los demás partícipes por el valor que tengan á justa tasación, á no ser que alguno de los interesados sea menor, ó que sin serlo, solicite que la adjudicación se verifique en pública subasta.

Antes de principiar la reparación, se hará el justiprecio por peritos elegidos por las partes, ó por el tribunal de comercio, caso que alguna de ellas rehuse hacer el nombramiento.

Art. 50. Si la mayoría no aceptare la adjudicación de la parte ó partes de la minoría, podrá solicitar del tribunal de comercio la autorización necesaria para tomar sobre ellas dinero á la gruesa ó pedir su embargo y venta en pública subasta.

Art. 51. Siempre que la minoría, aunque la constituya un solo condueño, entendiere que el estado de la nave exige una pronta

[a] Véase el art. 591 del Código Español.

reparación, resistida por la mayoría, podrá solicitar un reconocimiento judicial por peritos nombrados por el tribunal de comercio; y si éstos opinaren que la reparación es indispensable, los copartícipes disidentes serán obligados á contribuír con los fondos necesarios, y no haciéndolo, la mínoría podrá usar de cualquiera de los arbitrios enumerados en los dos artículos precedentes.

Resultando que la reparación es innecesaria, los copartícipes que hubieren solicitado el reconocimiento pagarán los costos de esta diligencia.

Art. 52. Todo copropietario tiene derecho para vender á un tercero su parte en la nave; y sus copartícipes no podrán oponerse á la venta ni ejercer el tanteo ó el retracto, salvo el caso de estipulación en contrario; pero serán preferidos al tercero en igualdad de ofertas, y los copartícipes entre sí, según las pujas.

Título III.—*De las personas que intervienen en el comercio marítimo.*

Capítulo I.—Del naviero ó armador.

Art. 53. Llámase "naviero ó armador" la persona que, sea ó no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide á su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

Art. 54. El propietario ó copartícipe que reuna las calidades que enuncia el precedente artículo, puede ser naviero.

Puede serlo también un extraño, á quien el propietario de la nave haya trasferido por un título legal el derecho de gozar temporal ó perpetuamente de todas las utilidades que ella produzca.

Art. 55. Son atribuciones del naviero:

1°. Nombrar persona que gobierne la nave, ó mandarla por sí mismo, si fuere apto para capitán;

2°. Elegir los hombres de mar que deban componer la tripulación, entre los que le proponga el capitán;

Pero no podrá obligar á éste á que reciba en la tripulación hombre que no sea de su elección.

3°. Celebrar los respectivos ajustes con el capitán y tripulación, los fletamentos, y en general todos los contratos que reclame la administración de la nave;

4°. Dar al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y dirección de los negocios que le encomiende;

5°. Despedir al capitán y á los demás hombres de mar, sin expresión de causa, ántes de la salida ó durante el viaje de la nave;

Este derecho no puede ser válidamente renunciado por el naviero.

Art. 56. El naviero está obligado:

1°. Á pagar al capitán y hombres de mar los sueldos y retribuciones estipuladas y las indemnizaciones que les correspondan por la ley ó el contrato, caso de ser despedidos;

La liquidación y pago de los salarios se hará dentro del término de ocho días, contados desde la conclusión del viaje ó desde la despedida del capitán ú hombre de mar.

2°. Á reintegrar al capitán los suplementos que haga en beneficio de la nave en cumplimiento de sus instrucciones ó en uso de sus facultades;

3°. Á pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave, aunque proceda sin su órden y aprobación en los casos permitidos por la ley;

4°. Á responder civilmente de los hechos del capitán ó tripulación, bien constituyan un delito ó cuasi delito, bien importen una mera culpa;

5°. Á cumplir los contratos lícitas que el capitán celebre en utilidad de la nave ó de la expedición;

6°. Á llevar á efecto los fletamentos que celebre por sí, su consignatario ó el capitán de la nave;

7°. Á indemnizar á los cargadores los perjuicios que sufran por haber contratado más carga de la que corresponda á la capacidad de la nave.[a]

Art. 57. Cuando el capitán fuere despedido antes de la salida de la nave, el naviero deberá pagarle los sueldos que haya devengado; y el capitán no podrá reclamar ninguna otra indemnización, salvo que la hubiere estipulado por escrito.

Despedido durante el viaje, el naviero abonará al capitán los sueldos vencidos y el que corresponda al tiempo absolutamente necesario para que regrese al lugar donde fué contratado, á no ser que hubiere cometido alguna de las faltas ó delitos que expresa el art. 63.

Estas reglas son aplicables al capitán condueño elegido por un naviero extraño.

Art. 58. La mayoría de los copartícipes que desempeñen el oficio de naviero en alguna de las formas que expresa el art. 40, puede también despedir, antes ó después de emprendido al viaje, el capitán condueño elegido por ellos; pero si lo despidiere sin causa legal, el capitán será pagado de los sueldos devengados y tendrá derecho para exigir á los copartícipes que formaron la mayoría el reintegro del valor de sus partes en la nave, determinado por convenio ó por peritos.

Art. 59. Lo dispuesto en el artículo precedente es aplicable al capitán condueño que hubiere obtenido el mando de la nave por pacto con sus copartícipes.

Pero en este caso, el capitán despedido tendrá además derecho á solicitar indemnización de los daños y perjuicios que sufriere.

Art. 60. La cesión del goce de la nave á favor de un tercero importa, de derecho, la despedida del capitán copartícipe; y en tal caso, éste

[a] Véase el art. 610 del Código Español.

podrá demandar á sus condueños, siendo elegido por ellos, el reintegro de sus partes en la nave, en la forma que prescribe el art. 58.

Si el capitán hubiere óbtenido el gobierno de la nave por pacto, podrá también exigir indemnización de daños y perjuicios.

Art. 61. Ajustado el hombre de mar por tiempo ó viaje indeterminado, el naviero que lo despida con causa ó sin ella, ántes que la nave se haga á la vela, deberá pagarle los sueldos devengados.

En el segundo caso deberá pagarle también una indemnización, si la hubiere estipulado por escrito.

Despedido sin causa durante el viaje, el naviero deberá abonar al hombre de mar los sueldos vencidos, y los que se venzan hasta su regreso al puerto de su ajuste; pero si fuere retirado del servicio con causa, el naviero sólo estará obligado á pagarle los sueldos que hubiere ganado hasta el momento de la separación.

En los dos casos previstos en el anterior inciso, el naviero costeará el trasporte del hombre de mar hasta el puerto donde hubiere celebrado su ajuste.

Art. 62. Si el hombre de mar estuviere contratado por tiempo ó viaje determinado, el naviero podrá despedirlo á su arbitrio, antes ó después de emprendido el viaje, abonándole los sueldos correspondientes á todo el tiempo que debiera durar su contrata; pero si fuere retirado con causa, sólo deberá pagarle los sueldos devengados.

Ocurriendo la despedida del hombre de mar durante el viaje convenido, con causa ó sin ella, se observará lo dispuesto en el inciso 4° del artículo anterior.

Art. 63. Son causas legales para la despedida del capitán y de los hombres de mar:

1ª. La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo;

2ª. La violación de las instrucciones respecto del capitán;

3ª. La desobediencia en materia de su respectiva obligación;

4ª. El abandono de la guardia de la nave;

5ª. La embriaguez habitual;

6ª. La perpetración de un delito;

7ª. El daño causado á la nave ó al cargamento por dolo ó negligencia;

8ª. Cualquier otro hecho que, á juicio del tribunal de comercio, fuere de igual ó mayor gravedad que los indicados.

Art. 64. La responsabilidad establecida en el núm. 4° del art. 56 afecta al naviero aunque no sea propietario de la nave.

El naviero tiene en todo caso derecho para reclamar de los culpables la competente indemnización.

Art. 65. El naviero responde también de los hechos del sustituto que el capitán se nombrase durante el viaje, aun en el caso que tal nombramiento le estuviere prohibido por el contrato ó las instrucciones.

Art. 66. Siendo dos ó más los navieros, cada uno de ellos será responsable hasta concurrencia de la parte que tenga en la nave.

Art. 67. Cesa la responsabilidad del naviero:

1°. Si los hechos del capitán ó tripulación no fueren concernientes á la navegación ó expedición;

2°. Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice de los hechos del capitán ó tripulación;

3°. Si los hechos del capitán constituyen una infracción de las obligaciones que por razón de interés público le impone la ley en su calidad de jefe de la nave.

Art. 68. No son de la responsabilidad del naviero las obligaciones contraídas por el capitán en su provecho particular y las que le están prohibidas, ni las permitidas en que se hubieren omitido las condiciones habilitantes ó las formalidades substanciales prescritas por la ley.

Art. 69. Para hacer efectiva la responsabilidad civil del naviero por un hecho del capitán, el acreedor podrá demandar á cualquiera de ellos separadamente ó á ambos á la vez; y la sentencia que se pronunciare podrá ser indistintamente ejecutada en la persona y bienes de uno ú otro.

El acreedor que lo sea en virtud de un contrato ajustado con el capitán, podrá ejercitar su acción en los términos del precedente inciso; pero si el capitán fuere condenado, sólo ó en unión con el naviero, la sentencia se ejecutará exclusivamente en la persona y bienes de éste.

Podrá ser ejecutada también en la persona y bienes del capitán, siempre que éste se hubiere obligado personalmente al cumplimiento del contrato.

Art. 70. El naviero, sea ó no propietario de la nave, podrá libertarse de responder de los hechos del capitán y tripulación y de las obligaciones contraídas por aquél, abandonando la nave y los fletes percibidos ó por percibir en razón del viaje á que esos hechos y obligaciones se refieran.

El naviero, extraño ó condueño, quedará obligado por el abandono á indemnizar cumplidamente al propietario ó copartícipe de la nave.

Art. 71. Perteneciendo el cargamento al naviero, éste no será obligado á abandonarlo; pero deberá pagar á los acreedores el flete correspondiente, estimado por peritos.

Tampoco será obligado á hacer abandono de la indemnización que obtenga de los aseguradores de la nave.

Art. 72. El naviero que hubiere conferido al capitán poder especial para administrar la carga de su pertenencia, tomar dinero á la gruesa ó ejecutar otros actos análogos, no podrá librarse, mediante el abandono, de las obligaciones que su mandatario hubiere contraído dentro de los límites del mandato.

Art. 73. El naviero, propietario ó copartícipe, que sea al mismo tiempo capitán de la nave, no podrá exonerarse, por el abandono, de

la responsabilidad de sus propios hechos, ni de las obligaciones que hubiere contraído.

Pero si el capitán sólo fuere copartícipe, no será responsable con todos sus bienes de las obligaciones contraídas por causa y en utilidad de la nave ó de la expedición, sino en proporción del interés que en aquélla tenga.

Art. 74. En los casos del art. 40 bastará el voto de la mayoría para hacer abandono á favor de los acreedores; pero si la mayoría prefiriese conservar la nave y pagar las deudas, la minoría no estará obligada á someterse á esta resolución, y podrá abandonar las partes que le correspondan.

Esta disposición será aplicable al caso en que la mayoría, haya autorizado al capitán contra el voto de la minoría, para obligar indefinidamente á todos los condueños de la nave.

Art. 75. La pérdida de la nave no extingue la facultad de abandonarla; pero en tal caso el naviero deberá entregar á los acreedores el flete que hubiere recibido.

La dejación de la nave y flete á favor de los aseguradores tampoco extingue esa facultad.

Art. 76. El naviero puede abandonar la nave después de embargada y en cualquier estado de la causa, con tal que no haya renunciado formalmente la facultad que le otorga la ley, y que haga el abandono ántes que haya sido judicialmente vendida.

Art. 77. El abandono no transfiere la propiedad de la nave; y en consecuencia el precio que restare, después de pagados los acreedores, será entregado al naviero.

Art. 78. Por el abandono hecho á favor de uno de los acreedores, quedan completamente extinguidas las acciones de los demás contra el naviero.

Pero si esas acciones trajeren su origen de un delito ó cuasi delito del capitán, el abandono no privará á los acreedores del derecho de perseguirlo criminalmente.

Art. 79. El abandono se hará en instrumento público y será notificado á los acreedores.

Capítulo II.—Del capitán.

Art. 80. El capitán es el jefe superior de la nave mercante, encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida con el naviero.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiera al servicio de la nave y seguridad de las personas y carga que conduzca.

Art. 81. El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga.

Es al mismo tiempo factor del naviero y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga y al resultado de la expedición.

Art. 82. El capitán está obligado á respetar y cumplir las leyes y reglamentos fiscales de marina, de sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y destino de la nave, y á fondear en todos ellos en el lugar más conveniente á la seguridad de ésta y de las demás existentes en el mismo puerto.

Art. 83. No puede ser capitán el menor de edad, ni el mayor que no justifique haber navegado cinco años en un buque de guerra ó mercante en clase de piloto ó segundo oficial.

Art. 84. El naviero que no tenga aptitud para capitán no puede mandar su nave; pero podrá tomar á su cargo la administración económica de ella, á condición de abstenerse de todo acto que se refiera á la navegación.

Art. 85. Contratado para un viaje, el capitán esta obligado á favor del naviero y de los cargadores á emprenderlo y acabarlo personalmente, haciéndose á la vela en la primera ocasión favorable que se le presente, después de aparejada, pertrechada, aprovisionada y cargado la nave.

Art. 86. El privilegio que el art. 20 otorga al capitán sobre la nave para el pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos afecta también los fletes de la misma.

Art. 87. El capitán puede exigir el íntegro pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos en el momento en que sus cuentas hayan sido aprobadas por el naviero.

Si éstas ofrecieren reparos que retarden su ajuste definitivo, el capitán podrá exigir el pago, prestando fianza á satisfacción del naviero de restituir la cantidad que reciba, si resultare alcanzado.

Art. 88. Sin perjuicio de las facultades concedidas y de las obligaciones y prohibiciones impuestas al capitán en los demás títulos de este libro, él tiene por razón de su oficio, las que expresan los siguientes artículos.

Art. 89. Son atribuciones del capitán:

1°. Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección de la nave;

2°. Imponer á bordo las penas correccionales establecidas por la ley ó los reglamentos á las personas que perturben el órden de la nave, cometan faltas de disciplina y rehusen ú omitan prestar el servicio que les corresponda;

3°. Arrestar á los reos de delitos previstos por el Código penal de la Union ó del Estado respectivo, levantar la información del hecho y entregar los delincuentes á la autoridad competente;

4°. Proponer al naviero los hombres de mar que deben componer la tripulación y despedirlos del servicio con causa ó sin ella.

En este último caso la indemnización debida será del exclusivo cargo del capitán;

5°. Tomar las disposiciones necesarias para mantener la nave bien carenada, aparejada, pertrechada y provista, toda vez que las circunstancias no le permitan solicitar la autorización é instrucciones del naviero ó de su consignatario;

6°. Contratar fletamentos y celebrar ajustes con la tripulación, sólo en ausencia del naviero ó de su consignatario;

7°. Disponer por sí, durante la navegación, las reparaciones que urgentemente reclamen la nave, sus aparejos y pertrechos para la continuación y conclusión del viaje; pero si el naviero se encontrare en el puerto donde hayan de hacerse las reparaciones, ó hubiere en él persona que lo represente, el capitán no podrá proceder sin previa autorización especial del uno y del otro;

8°. Tomar dinero á la gruesa en ausencia del naviero ó de su consignatario, sobre el casco, quilla y aparejo de la nave, para costear las reparaciones y aprovisionamiento que sean de urgente necesidad; siempre que, encontrándose agotados los fondos del naviero, no pueda obtenerlos de los corresponsales de éste ó de los interesados en la carga.

Aun en este caso el capitán no podrá contratar un préstamo á riesgo marítimo, sin prévia información de la necesidad y autorización del Tribunal de Comercio del puerto donde se encuentre, si éste perteneciere á la Unión, del cónsul colombiano, si el puerto fuere extranjero, ó, en su defecto, de la autoridad local que conozca de las causas mercantiles;

9°. Girar letras de cambio contra el naviero, hallándose en las circunstancias previstas en el inciso 1° del número anterior, y no pudiendo obtener un préstamo á la gruesa.

Firmándolas como mandatario del naviero, el capitán no será personalmente responsable de la aceptación y pago de las letras.

Se entiende haberlas girado en calidad de mandatario, aunque no se exprese, siempre que las letras contengan la cláusula "valor recibido por cuenta de la nave," ú otra equivalente;

10. Vender en pública subasta, con previa autorización judicial, la parte de la carga que baste para cubrir las necesidades urgentes de la nave, cuando no pueda proporcionarse fondos por ninguno de los medios indicados en los dos números precedentes.

En este caso el capitán deberá pagar las mercaderías vendidas, al precio corriente que tengan en el puerto de su destino, ó al precio de venta, á elección del propietario.

Si el cargador fuere uno solo, ó si siendo varios estuvieren de acuerdo, podrán oponerse á la venta de sus mercaderías y descargarlas, pagando el flete en proporción del camino andado.

Si en el segundo caso los fletadores no estuvieren de acuerdo, él que quiera descargar sus mercaderías deberá pagar el flete íntegro;

11. Obligar á los que tengan víveres por su cuenta particular á que los vendan para el consumo común.

El capitán no podrá usar de esta facultad, sino en el extremo de hallarse consumidas las provisiones de la nave, y prévio el dictamen de los oficiales de ella.

El pago se hará al contado, y si el dueño lo prefiriere, se verificará en el puerto de la primera arribada ó en el de la descarga, al precio corriente que los víveres tengan en aquél ó éste;

12. Hacer echazón de la parte de la carga, aparejos ó pertrechos de que fuere necesario deshacerse para salvar la nave de un riesgo conocido y efectivo.

La echazón se hará en la forma que prescribe el art. 290 y oyendo préviamente el parecer de los oficiales á presencia de los cargadores ó sobrecargos;

13. Obligar al piloto á que varíe de rumbo, cuando lo juzgue indispensable, aunque éste se oponga y proteste contra su determinación;

14. Recibir y autorizar en alta mar los testamentos de las personas que conduce la nave, pertenezcan ó no á la tripulación, observando la forma prescrita por el Código civil del Estado de su procedencia;

15. Levantar actas de nacimiento y muerte en alta mar é inscribirlas á continuación del rol de la tripulación.[a]

ART. 90. Antes de emprender el viaje, el capitán está obligado:

1°. A proveerse del certificado de matrícula de la nave, patente de navegación, rol del equipaje, boleta de sanidad, pólizas de fletamento, conocimientos de la carga, un ejemplar de este Código y demás documentos que exijan las leyes ó reglamentos;

2°. Á llevar tres libros encuadernados y foliados, rubricados por el Tribunal de Comercio, titulado el primero, Diario de navegación, el segundo, De cuenta y razón, y el tercero De cargamentos;

3°. Á ejecutar por sí mismo, antes de darse á la vela, un prolijo reconocimiento del estado de la nave, asociado con los oficiales de ella, un carpintero de ribera y un maestro calafate, elegidos éstos por el capitán del puerto.

La acta del reconocimiento será consignada en el Diario de navegación y firmada por las personas indicadas; y apareciendo que la nave no está en aptitud de hacerse á la mar, se suspenderá el viaje hasta que se hayan realizado las reparaciones necesarias.

Los cargadores podrán impugnar la acta de visita, y rendir contra su contenido las pruebas que permite este Código;

4°. Á poner la nave franca de quilla y costados y apta para recibir la carga en el término pactado con el fletador;

5°. Á mantenerse á bordo con toda la tripulación mientras la nave reciba la carga, y á vigilar el buen arrumaje de ésta;

---

[a] Véanse los arts. 610 á 613 del Código Español.

6. Á cuidar que no se cargue en la nave más de lo que corresponda á su arqueo, y á poner en tierra á disposición del dueño, siendo conocido, ó en caso contrario á la del Tribunal de Comercio, las mercancías que clandestinamente se hubieren introducido de más;

7°. Á dar recibos parciales de las mercaderías que sucesivamente se embarquen, y cambiarlos oportunamente por los conocimientos que firme;

8°. Á no admitir á bordo mercaderías visiblemente averiadas, mermadas ó mal acondicionadas, sin mencionar en los recibos parciales y conocimientos el vicio que en ellas notare.

Omitida esta mención, se presume que el capitán ha cargado las mercaderías sanas, íntegras y en buen acondicionamiento;

9°. Á entregar ó remitir al naviero un estado exacto y completo de las mercaderías cargadas, y comunicarle los nombres y domicilios de los cargadores y los fletes estipulados;

10. Á inventariar antes de salir del puerto las provisiones, anclas, velas, aparejos, jarcias y demás pertrechos de la nave, con expresión del estado en que se encuentren.

El inventario será levantado con asistencia del piloto y contramaestre, y firmado por éstos y el capitán.

Podrá omitirse el inventario si se hubiere formado al tiempo de recibirse el capitán del mando de la nave.

Las pérdidas ó deterioros de los objetos inventariados durante la navegación, serán anotados en el libro de cuenta y razón, firmando el asiento los oficiales referidos;

11. Á darse á la vela tan luego como la nave se halle cargada y despachada, salvo que el tiempo no sea favorable ó que sobrevenga peste, guerra ú otro accidente de fueza mayor que se lo impida.

Art. 91. El rol de la tripulación deberá expresar:

1°. El nombre de la nave y los nombres y apellidos del capitán, oficiales y hombres de mar, con indicación de su orígen, edad, estado, domicilio, empleo á bordo y salarios estipulados;

2°. El puerto de salida y el destino de la nave;

3°. El nombre y apellido de los pasajeros y el del lugar á que se dirigen.

El rol deberá ser firmado por el capitán, los oficiales y los hombres de la tripulación que supieren hacerlo, y será visado por el capitán del puerto, dejando en su poder una copia fehaciente.

Art. 92. En el Diario de navegación, el capitán anotará diariamente el estado del tiempo y de los vientos, el progreso y retardación diaria de la nave, el grado y longitud y latitud en que ésta se encuentra día por día, los daños y pérdidas que sufra, la derrota seguida, los motivos de las desviaciones voluntarias ó forzadas, el encuentro con otras embarcaciones, y todas las resoluciones relativas á la nave y cargamento, que requieran el dictamen de los oficiales.

ART. 93. En el libro de "cuenta y razón," asentará el capitán todo cuanto perciba por cuenta de la nave, los gastos que haga en reparaciones, aprestos, vituallas, salarios ó en cualquier otro objeto, los ajustes de la tripulación, las cantidades que reciba por sueldos de cada uno de los hombres de mar y las asignaciones que dejare á su familia.

ART. 94. En el libro de "cargamentos," llevará el capitán la entrada y salida de las mercaderías cargadas en la nave, con expresión de los números y marcas de los bultos, nombre de los cargadores y consignatarios, puestos de carga y descarga, y fletes estipulados.

ART. 95. Despachada la nave, el capitán no podrá ser detenido por deuda civil, á no ser que proceda de efectos suministrados para el viaje.

Aun en este caso, el capitán podrá evitar la detención, prestando fianza de regresar al puerto de salida, y de que no presentándose en él al fin del viaje por deserción, enfermedad, muerte ó cualquier otro accidente, el fiador pagará la deuda.

La fianza se extingue por el regreso del capitán, aun cuando se encuentre insolvente.

ART. 96. La exención otorgada á la persona del capitán se extiende á su equipaje de camino, mas no á sus sueldos, gratificaciones, mercaderías cargadas por su cuenta y demás objetos de su propiedad que tuviere á bordo.

Los acreedores podrán hacer embargar las mercaderías del capitán, pagando el falso flete por cuenta de éste, siempre que la descarga no produzca un retardo grave que perjudique los intereses de la nave y de los cargadores.

ART. 97. Lo dispuesto en el art. 95 no es aplicable á los capitanes de buques extranjeros; con todo eso ellos podrán solicitar el alzamiento de la detención, afianzando la deuda á satisfacción del acreedor.

ART. 98. Es obligación del capitán durante el viaje:

1°. Mantener el orden en la nave, cuidar de la salud de la tripulación y de la conservación de la carga, y dirigir las maniobras;

2°. Permanecer á bordo de la nave desde el momento en que principie el viaje hasta que eche el ancla en puerto seguro;

3°. Llevar por sí mismo los libros mencionados en el inciso 2° del art. 90, y firmar diariamente con su segundo las anotaciones que haga en el Diario de navegación;

4°. Defender la nave por todos los medios que sugiera la prudencia, ó salvarla por la huida, si fuere atacada por enemigos ó piratas;

5°. Reclamar contra el apresamiento, embargo ó detención de la nave y su cargamento, comunicar al naviero y cargadores estas ocurrencias por todos los medios posibles, y adoptar, entre tanto recibe instrucciones, todas las providencias necesarias para la conservación de la nave y de las mercaderías cargadas;

6°. Ajustar el rescate de la nave apresada, asentar en el libro respectivo las cantidades de dinero ó las mercaderías que entregare en cumplimiento del ajuste, formalizar la correspondiente protesta en el puerto de su primera escala ó arribada, dentro de veinte y cuatro horas contadas desde que sea admitido á libre plática y justificar en el de su destino los hechos referidos en la protesta;

7°. Presentarse al capitán del puerto dentro del término designado en el número anterior, siempre que arribe á un puerto de la Unión, darle cuenta de las causas de la arribada, y recojer un certificado de haber cumplido estas prescripciones y de la época de su arribo y salida del puerto.

Si el puerto de arribada fuere extranjero, practicará las diligencias enunciadas ante las autoridades indicadas en el inc. 2° del núm. 17;

8°. Extraer el dinero, libros y la parte más preciosa del cargamento, siempre que, constituído en la imposibilidad de salvar la nave, resuelva abandonarla;

9°. Presentarse á la autoridad más inmediata al lugar en que naufrague ó encalle la nave, hacer ante ella una relación jurada del suceso, comprobarla con las declaraciones de la tripulación y pasajeros, y solicitar la entrega de las actuaciones originales en resguardo de sus derechos.

Los interesados en la nave ó cargamento podrán rendir prueba contra las declaraciones del capitán, tripulación y pasajeros, aun en el caso de hallarse contestes;

10. Solicitar la venta de la nave en el caso previsto en el art. 33;

11. Servirse de pilotos lemanes en todos los lugares donde la ley, la costumbre ó la prudencia lo exija;

12. Mantener á bordo, hallándose la nave anclada en un puerto cualquiera, el suficiente número de marineros para ejecutar todas las maniobras necesarias;

13. Formar inventario de los papeles y bienes del pasajero ú hombre de mar que muera en la nave, y ponerlos en buena custodia.

El inventario será levantado con asistencia de dos pasajeros, ó en su defecto de dos individuos de la tripulación que deberán firmarlo como testigos;

14. Dar noticia al naviero en todas las oportunidades que se le presenten, del estado de la nave y carga;

15. Arribar á puerto neutral, cuando después de su salida sobrevenga guerra entre la República y la Nación á que pertenezca el puerto de su destino y permanecer en él hasta el restablecimiento de la paz ó la recepción de órdenes del naviero y cargadores.

Caso de hallarse bloqueado el puerto á que se dirija la nave, el capitán arribará al más inmediato que se encuentre libre, y esperará allí el alzamiento del bloqueo ó las órdenes del naviero y cargadores;

16. Consultar con los oficiales de la nave, fuera de los casos especialmente previstos en este Código, siempre que fuere necesario tomar durante el viaje una resolución importante, como hacerse á la vela, abandonar las anclas de la nave, picar cables ó mástiles, ajustar el rescate de la nave ó el de su cargamento, combinar y ejecutar otras operaciones de igual gravedad y trascendencia;

17. Protestar en el puerto de arribada ó escala, dentro del término señalado en el núm. 6° de este artículo, las pérdidas ó averías de la nave ó el cargamento, causadas por deliberación propia ó de la junta de oficiales, por fuerza mayor ó accidentes de mar; hacer visar el Diario de navegación por la autoridad que corresponda, según lo dispuesto en el siguiente inciso, y justificar en el puerto de su destino el hecho que las haya producido.

La justificación se hará ante el Tribunal de Comercio, si el puerto de escala ó arribada perteneciere á la Unión; si fuere extranjero será rendida ante el cónsul colombiano; y no habiéndolo, será dada ante la autoridad local que conozca de las causas mercantiles, y, en su defecto, ante la justicia ordinaria.

Art. 99. Concluído el viaje el capitán está obligado:

1°. Á dar al naviero pronto aviso de su arribo, caso de no hallarse en el puerto;

2°. Á protestar dentro del término señalado en el núm. 6° del anterior artículo y justificar las pérdidas y averías conocidas ó presuntas de la nave ó su carga, ratificar dentro del mismo término las protestas que hubiere hecho en el curso de la navegación, y hacer visar el diario si antes no hubiere sido visado;

3°. Á entregar la carga con sus aumentos á los consignatarios que designen los conocimientos al tiempo de la entrega; las mercaderías serán contadas, pesadas ó medidas, siempre que el capitán se hubiere constituído responsable de su número, peso ó medida;

4°. Á recojer al tiempo de entregar la carga los conocimientos que hubiere firmado, sacar recibo de la entrega en uno de ellos, y devolver el conocimiento que tuviere del cargador;

5°. Á poner la carga á disposición del Tribunal de Comercio para que ordene su depósito, cuando los consignatarios no soliciten su entrega en un término razonable, se nieguen á recibirla ó se ignore la persona á quien deba entregarla;

6°. Á llevar una razón individualizada de las mercancías que entregue parcialmente, y copiarla en el libro de cargamentos;

7°. Á dar cuenta al capitán del puerto de los hombres que falten en la tripulación por deserción, muerte ó cualquiera otra causa, y hacerle entrega del inventario y bienes de los que hubieren fallecido en la nave, para que los ponga á disposición de sus herederos ó de la autoridad judicial, si ésta lo ordenare;

8°. Á poner en manos de dicho capitán del puerto copias autorizadas de las actas de nacimiento ó muerte, para que las pase al funcionario encargado del registro respectivo.

En los puertos de arribada ó escala entregará las copias indicadas al cónsul colombiano, para que éste las remita á la Secretaría de Guerra y Marina, con el objeto mencionado en el precedente inciso;

9°. Á dirigir el desarme de la nave;

10. Á rendir cuenta al naviero de la administración de la nave y cargamento y entregarle, bajo de recibo, todos los papeles, libros y dinero que le pertenezcan.

Art. 100. Se prohibe al capitán:

1°. Faltar sin causa á su contrato con el naviero; y si la hubiere, á más de responder de los daños y perjuicios, quedará perpétuamente inhabilitado para ejercer el oficio de tal;

2°. Proponer al naviero y ajustar gente de mar á sabiendas de hallarse contratada con otra nave, so pena de nulidad del ajuste y una multa de diez á cuarenta pesos;

3°. Sustituir con otra nave la designada en el contrato, salvo los casos previstos por la ley y el de consentimiento del cargador;

4°. Recibir en la nave efectos de ilícito comercio;

5°. Contratar más carga que la correspondiente á la cavidad de la nave;

6°. Diferir el viaje por inhabilitación de alguno de los oficiales ú hombres de mar, causada por enfermedad ó por cualquier otro suceso involuntario;

En este caso será de su obligación reemplazar inmediatamente el individuo inhabilitado;

7°. Colocar sobre cubierta parte alguna de la carga, á no ser que unanimemente lo consientan por escrito el naviero, los oficiales y cargadores.

Esta prohibición no se entiende á los buques de cabotaje menor;

8°. Recibir otra carga que la perteneciente al que hubiere fletado la nave por entero, salvo que esto lo consienta por escrito;

9°. Cargar mercaderías por su cuenta particular, sin permiso escrito del naviero ó del que hubiere fletado íntegramente la nave, y permitir que lo haga individuo alguno de la tripulación ó un pasajero;

10. Celebrar con los cargadores pactos públicos ó privados que cedan en su beneficio particular;

11. Hacer negocio por su exclusiva cuenta cuando navegare á ganancia común sobre el cargamento, so pena de que las utilidades se aplicarán á los demás interesados y las pérdidas cederán á su perjuicio.

Esta prohibición se extiende al caso de emprender negocio en otro buque que lleve el mismo destino de la nave.

Navegando á flete común ó al tercio, el capitán podrá cargar de su cuenta, pagando á sus asociados el correspondiente flete;

12. Poner en su lugar otro capitán sin consentimiento del naviero, de sus apoderados, ó del cónsul colombiano en su caso.

Si lo hiciere, el naviero podrá separarlo de su empleo, sin perjuicio de que el capitán responda en todo caso de los hechos de su sustituto;

13. Desamparar la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos, y pernoctar fuera de la nave, estando de viaje, á no ser que así lo exija alguna grave ocupación de su oficio;

14. Toma dinero á la gruesa sobre la nave para sus negocios particulares, bajo la pena de nulidad.

Si el capitán fuere copropietario, podrá contratar un préstamo á riesgo marítimo sobre la parte que tenga, siempre que ántes no se hubiere tomado á la gruesa sobre ella ó sobre toda la nave.

En el caso propuesto, se expresará precisamente cuál es la porción que corresponde al tomador en la nave;

15. Contratar préstamos á la gruesa sobre el cargamento, aun cuando los necesite para reparar la nave ó aprovisionarla.

Contraviniendo á esta prohibición, el préstamo será de la exclusiva responsabilidad del capitán;

16. Tomar derrota contraria á la que debía, variar de rumbo ó entrar en puerto distinto del de su destino, sin haber tomado antes el parecer de los oficiales en presencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo.

Procediendo en otra forma, no se admitirá al capitán ninguna excepción que alegar en descargo de su responsabilidad;

17. Abandonar la nave, por más grave que sea el peligro que corra, mientras haya esperanza de salvarla, y en ningún caso sin haber oido el parecer de los oficiales;

18. Abrir las escotillas antes de haber protestado las pérdidas ó averías conocidas ó presuntas, y justificado los hechos de que proceda;

19. Manifestar á los interesados, antes de que se lo ordene el tribunal de comercio, la razón de las mercaderías arrojadas al mar ó entregadas á los piratas por vía de composición;

20. Dejar ningún hombre de mar en puerto extranjero;

21. Anticipar á los hombres de la tripulación, durante el viaje, más de una tercera parte de sus salarios;

Art. 101. El capitán es civilmente responsable aun de la culpa leve que cometa en el ejercicio de sus atribuciones, de la inobservancia de los deberes de su cargo y de la violación de las prohibiciones que le impone la ley.

En consecuencia, el capitán deberá indemnizar cumplidamente á los interesados los daños y perjuicios que directa é indirectamente les sobrevengan por cualquiera de las causas enunciadas.

Si los daños y perjuicios fueren imputables á dolo ó fraude del capitán, será castigado con arreglo á las leyes penales del Estado respec-

tivo, sin quedar por esto exonerado de las indemnizaciones que deba á las personas damnificadas.[a]

Art. 102. Es también responsable de los hurtos cometidos por la tripulación, salvo su derecho contra los culpados, y de los daños causados por las riñas de la gente de mar y sus faltas en el servicio de la nave, á ménos de justificar que puso en ejercicio su autoridad para prevenirlas oportunamente.

Art. 103. Responde igualmente de las multas, comisos, pérdidas, daños y perjuicios que produzca su contravención á las leyes y reglamentos fiscales de marina, sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y descarga.

Art. 104. La responsabilidad del capitán para con el naviero principia desde que se le hace reconocer como jefe de la nave, y termina por el desarme y entrega de ella.

Respecto de los cargadores, la responsabilidad comienza desde que la carga entra á la nave, y concluye en el momento de entregarla al costado de ésta en el puerto del destino de la nave, á no ser que los interesados hubieren pactado otra cosa.

Art. 105. El capitán no es responsable de los daños que sufra la nave ó el cargamento por fuerza mayor ó caso fortuito, salvo que estos sucesos hayan sido preparados por su culpa, ni de los que sobrevengan á las mercaderías por vicio propio de las mismas.

Art. 106. El capitán que venda la nave, tome dinero á la gruesa sobre el casco y quilla, gire letras á cargo del naviero, venda mercaderías ó vituallas, ó tome provisiones pertenecientes á los pasajeros, fuera de los casos y sin las solemnidades prevenidas por la ley, suponga gastos ó exajere los que ha hecho, ó cometa cualquier otro fraude en sus cuentas, será castigado como reo de hurto, además de indemnizar á los interesados todos los daños y perjuicios.

Art. 107. Condenado por dolo cometido en el ejercicio de sus funciones ó en el cumplimiento de sus obligaciónes, el capitán quedará inhabilitado por diez años para desempeñar cargo alguno en las naves mercantes.

Capítulo III.—*Del piloto, contramaestre y sobrecargo.*

Sección I.—*Del piloto.*

Art. 108. El piloto toma el gobierno y dirección de la nave por muerte, ausencia ó inhabilitación del capitán, á no ser que el naviero hubiere nombrado persona que lo reemplace.

En tal caso, son aplicables al piloto todas las disposiciones que contiene la precedente sección.[b]

Art. 109. Corresponde al piloto dirigir la derrota del viaje y llevar el rumbo de la nave, bajo la responsabilidad mancomunada del mismo piloto y del capitán.

---

[a] Véase el art. 618 del Código Español. [b] Véase el art. 621 del Código Español.

Art. 110. Son obligaciones del piloto:

1°. Proveerse de las cartas de navegación, libros é instrumentos necesarios para el buen desempeño de sus funciones;

2°. Llevar por sí el cuaderno de bitácora, anotar en él diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia y la longitud en que se halle la nave, y dar cuenta al capitán del resultado de sus observaciones.

Art. 111. Se prohibe al piloto mudar de rumbo sin previo acuerdo del capitán.

Pero si éste se opusiere á que tome el rumbo proyectado, el piloto le expondrá sus observaciones en presencia de los demás oficiales de la nave; é insistiendo el capitán, cumplirá las órdenes que le comunique, formalizando en el Diario de navegación la correspondiente protesta en descargo de su responsabilidad.

Art. 112. El piloto es responsable de las pérdidas y averías que sufra la nave ó cargamento por su impericia, descuido ó imprudencia.

Si las pérdidas y daños procediesen de dolo, el piloto será castigado con arreglo á las prescripciones de la ley penal, y aparte de esto quedará inhabilitado por diez años para desempeñar empleo alguno en las naves mercantes.

Art. 113. La responsabilidad particular del piloto no excluye la que tiene el capitán en los mismos casos.

Sección II.—*Del contramaestre.*

Art. 114. Por imposibilidad é inhabilitación del piloto, el contramaestre tomará el gobierno y dirección de la nave, quedando sometido á todas las prescripciones legales relativas al capitán.[a]

Art. 115. El contramaestre es jefe inmediato de la tripulación, y en este carácter le corresponde mandar las maniobras bajo las órdenes del capitán, distribuir á bordo los trabajos mecánicos entre los hombres de mar y vigilar que éstos los ejecuten debidamente.

Art. 116. Son obligaciones del contramaestre:

1°. Reconocer el aparejo y todos los demás objetos necesarios al servicio de la nave, cuidar de su conservación, y dar cuenta al capitán de las faltas y deterioros que notare;

2°. Cuidar del buen arrumaje de la carga, y visitar frecuentemente la bodega para cerciorarse de que aquélla se conserva en buen órden;

3°. Tener expedita la nave para todas las maniobras que exige la navegación;

4°. Mantener el órden y la disciplina en la tripulación, cuidar de que los hombres que la componen cumplan sus respectivas obligaciones, y dar pronto aviso al capitán de todas las ocurrencias que requieran el ejercicio de su autoridad;

5°. Recojer, inventariar y custodiar el aparejo y pertrechos de la nave, llegado el caso del desarme, á no ser que el naviero lo releve de esta obligación.

---

[a] Véanse los arts. 632 y 633 del Código Español.

Art. 117. El contramaestre es responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan por su culpa, y si éstos fueren causados por dolo, será castigado con arreglo á la ley penal.

Sección III.—*Del sobrecargo.*[a]

Art. 118. El sobrecargo es un factor nombrado por el naviero ó por los cargadores; y en consecuencia está sujeto en cuanto á su capacidad á las disposiciones que sobre la materia de factores establezca el código de comercio terrestre en el respectivo Estado.

Art. 119. El naviero ó cargadores otorgarán al sobrecargo un poder especial, que será registrado y publicado en la forma que prescriban las leyes del respectivo Estado sobre registro de documentos.

El poder será además comunicado al capitán.

Art. 120. Nombrado por el naviero, el sobrecargo ejerce la administración económica de la nave, ó la parte de aquélla que expresa y determinadamente se le hubiere confiado en el poder; y lleva el libro de cuenta y razón de que trata el art. 93.

Elegido por los cargadores, el sobrecargo cuida de la conservación y venta de la carga, compra las mercaderías de retorno, asiste á las juntas de oficiales en que la ley exige su presencia, y lleva un libro de cuenta y razón de todas sus operaciones, encuadernado y foliado, y rubricado por el tribunal de comercio.

En ningún caso podrá ingerirse el sobrecargo en el ejercicio de las atribuciones que privativamente competen al capitán para la dirección facultativa de la nave y del viaje.

Art. 121. Cesan las atribuciones y responsabilidades del capitán en cuanto á la parte de administración que el naviero ó cargadores hubieren confiado al sobrecargo; pero subsistirán siempre las que tiene en razón de su empleo y autoridad.

Art. 122. Siempre que la persona á quien fuere consignada la carga se negare á recibirla, el sobrecargo que carezca de instrucciones para esta eventualidad, formalizará la protesta de estilo y dará cuenta, según el caso, al tribunal de comercio, al cónsul colombiano ó en su defecto á la autoridad local, para que nombre consignatario que reciba las mercaderías y cumpla las órdenes del propietario de ellas.

Art. 123. Se prohibe al sobrecargo hacer negocio por su cuenta durante el viaje, á ménos que su comitente ó la costumbre del puerto de salida le permita llevar una pacotilla.

En este último caso, el sobrecargo no podrá invertir en retornos, sin especial autorización de su comitente, una cantidad que exceda el producto de la pacotilla.

[a] Véanse los arts. 649 á 652 del Código Español.

Título IV.—*De los contratos de los hombres de mar.*[a]

Art. 124. Las palabras "hombres de mar, gente de mar," en su aceptación legal, comprenden las mismas personas que la palabra "tripulación."

Esta comprende los oficiales, excepto el capitán, los marineros y grumetes de la nave.

Art. 125. El contrato que celebran los hombres de mar con el naviero, personalmente ó representado por el capitán, consiste, respecto de los primeros, en prestar á bordo los servicios estipulados, y de parte del segundo en recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo ó retribución convenida.

Art. 126. El ajuste de los hombres de mar en una cantidad alzada por el viaje ó á un tanto por mes es un arrendamiento de servicios.

El ajuste al flete ó á la parte en los beneficios eventuales de la expedición es una sociedad.

Art. 127. Los contratos entre el naviero y los hombres de mar serán extendidos por escrito en el libro de cuenta y razón, y firmados por ellos ó á su ruego, si no supieren hacerlo.

En todas las diferencias que ocurran entre el naviero y la tripulación en razón de sus contratas y de las anticipaciones que ésta reciba, hará fe el enunciado libro, siempre que aparezca llevado en conformidad á las prescripciones legales y exento de toda sospecha de alteración en sus asientos.

El capitán está obligado á dar á los interesados una copia autorizada por él de sus respectivas contratas.

Art. 128. Á falta de un convenio escrito y de medios probatorios de las condiciones del ajuste, éstas serán determinadas de acuerdo con la costumbre local.

Art. 129. En caso de duda acerca de la duración del empeño de los hombres de mar, se entenderá que éstos se han ajustado por el viaje de ida y vuelta al puerto de salida.

Art. 130. Si el hombre de mar se contratare para servir en dos naves, el segundo contrato será de ningún efecto; y el naviero ó capitán con quien aquél se hubiere ajustado primero, podrá hacerlo apremiar al cumplimiento de su empeño, ó buscar, á expensas del mismo, persona que lo sustituya.

En el caso propuesto, el hombre de mar perderá á beneficio de la nave los sueldos que hubiere devengado, restituyendo al mismo tiempo las cantidades que se le hubieren anticipado; y el naviero ó capitán que lo hubiere concertado á sabiendas de su empeño anterior, incurrirá en la multa señalada en el núm. 2 del art. 100.

Art. 131. Los hombres de mar que al tiempo de concertarse con el naviero ó capitán declaren haberse ejercitado ya en la navegación,

---

[a] Véanse especialmente los arts. 634–648 del Código Español.

serán responsables por este solo hecho de los daños y perjuicios causados por su impericia.

Art. 132. El hombre de mar puede ser despedido con causa ó sin ella, antes ó después de principiado el viaje; pero si lo fuere sin un motivo legal, será indemnizado, según el caso, en la forma que prescriben los arts. 61 y 62, por la persona á quien corresponda hacerlo.

Art. 133. La tripulación tiene derecho á ser alimentada á bordo de una manera conveniente, sin perjuicio de su salario y de las indemnizaciones convencionales ó legales en su caso.

Art. 134. El hombre de mar enfermo, herido ó mutilado durante la navegación, ganará siempre el salario convenido hasta su vuelta al puerto de salida, y percibirá además una indemnización, para los gastos del viaje de regreso, á menos que la enfermedad, herida ó mutilación traiga su origen de un hecho culpable de su parte.

Pero sea cual fuere la causa de esos accidentes, los gastos de asistencia y curación serán costeados con los fondes de la nave, con ó sin cargo de reintegro.

Si la enfermedad, herida ó mutilación emanare de un hecho culpable del hombre de mar, como la salida de la nave sin permiso del capitán, los gastos indicados serán de su cuenta particular, y deberá reintegrarlos con sus salarios; y siendo éstos insuficientes, con los demás bienes que tenga.

Si proviniere de los servicios ordinarios de la nave, los gastos serán de la exclusiva cuenta del naviero; pero si procedieren de servicios extraordinarios prestados á la nave y cargamento, serán distribuídos como avería gruesa entre el naviero y los cargadores.

Art. 135. El oficial ó marinero muerto en defensa de la nave será considerado como vivo para devengar los salarios ó retribuciones estipuladas, siempre que la nave concluya su viaje.

Esta regla será también aplicable al oficial ó marinero apresado con ocasión de la defensa de la nave.

Art. 136. Los herederos del hombre de mar contratado por meses, que muere durante el viaje por causa extraña á la defensa de la nave, tienen derecho á los sueldos devengados hasta el día del fallecimiento.

Si el ajuste fuere por viaje, los herederos sólo tendrán acción á la mitad de la cantidad estipulada, ocurriendo la muerte en el viaje de ida; pero si acaeciere en el de regreso, podrán demandar el pago de la totalidad de aquélla.

Si el contrato fuere á la parte ó al flete, y el hombre de mar falleciere después de principiado el viaje, se abonará íntegramente á sus herederos toda la cuota convenida; mas si muriere antes de comenzado el viaje, éstos no tendrán derecho alguno á la retribución estipulada.

Art. 137. Contratada la estipulación para muchos viajes sucesivos, podrá exigir el pago de los salarios ó retribuciones estipuladas á la terminación de cada viaje.

Art. 138. En caso de apresamiento ó naufragio con pérdida absoluta de la nave y cargamento, los hombres de mar no tienen derecho alguno á los sueldos ó retribuciones convenidas; pero tampoco podrán ser obligados á devolver las anticipaciones que hubieren recibido.

El producto de las reliquias de la nave y el flete de las mercaderías salvadas, están afectos privilegiadamente al pago de los salarios de la tripulación ajustada por meses ó por una cantidad alzada.

El capitán y los demás oficiales serán comprendidos en la distribución, por la parte proporcional que corresponda á sus sueldos respectivos.

Art. 139. Si los ajustes de los hombres de mar fueren al flete, éstos sólo tendrán derecho, en el caso previsto en el artículo anterior, á exigir el pago de sus salarios sobre el flete de las mercaderías salvadas, á prorrata de los demás copartícipes.

Caso de haber trabajado en el salvamento de los despojos de la nave, se les abonará una gratificación proporcionada á sus esfuerzos y á los riesgos que hubieren corrido para salvarlos.

Art. 140. La exención que el art. 95 otorga al capitán se extiende también á los hombres de mar.

Art. 141. La nave y flete son responsables privilegiadamente á los salarios é indemnizaciones debidas á los hombres de mar ajustados por mes ó por viajes.

Art. 142. El hombre de mar puede rescindir su empeño:

1°. Por la variación del destino de la nave antes de principiado el viaje para el que se hubiere contratado;

2°. Por la declaración de guerra entre los Estados Unidos de Colombia y la nación á cuyo territorio estuviere destinada la nave;

3°. Por la adquisición de noticias seguras de la existencia de una epidemia en el puerto de descarga; antes de comenzado el viaje ó durante una arribada;

4°. Por la muerte ó despedida del capitán antes de la salida de la nave;

5°. Por la falta de convoy, cuando se hubiere ajustado para navegar bajo la escolta de un buque de guerra;

6°. Por cualquier enfermedad que lo inhabilite para prestar el servicio á que se hubiere comprometido;

7°. Por el maltrato ó falta de alimentos convenientes;

La rescisión en este caso podrá ser solicitada durante el viaje ante el Tribunal de Comercio en los puertos de la Unión, y en los extranjeros ante el Cónsul colombiano, y en su defecto ante la autoridad local.

Art. 143. Se prohibe á los hombres de mar, so pena de perder sus salarios, demandar al capitán durante el viaje, salvo el caso previsto en el núm. 7° del precedente artículo.

Art. 144. La tripulación no puede cargar mercaderías por su cuenta sin consentimiento del naviero ó del que hubiere fletado la nave por entero, á no ser que la costumbre local se lo permita.

Art. 145. Los hombres de mar están obligados:

1°. Á cumplir su empeño, bajo responsabilidad de daños y perjuicios y de las penas que establecen las leyes y los reglamentos de marina, á menos que le sobrevenga justa causa para no hacerlo.

En consecuencia para pasar al servicio de otra nave, sin incurrir en las responsabilidades indicadas, deberá obtener permiso por escrito del naviero ó capitán con quien se hubiere ajustado;

2°. Á embarcarse en el momento en que el capitán los requiera á equipar y cargar la nave;

3°. Á obedecer sin contradicción al capitán y á los oficiales en su caso, en todo lo concerniente al servicio de la nave;

4°. Á permanecer á bordo y no salir de la nave sin licencia del capitán ó del que haga sus veces;

5°. Á defender la nave atacada por enemigos ó piratas, y auxiliar activamente al capitán en todos los casos en que aquella peligre;

6°. Á prestar las declaraciones que les exija el capitán para justificar sus protestas;

7°. Á descargar la nave concluído el viaje; desarmarla y amarrarla en lugar seguro.

Art. 146. Las obligaciones recíprocas del naviero y gente de mar, principian en el momento de firmados sus contratos, y concluyen por el desarme de la nave.

Art. 147. Las obligaciones del hombre de mar se extinguen:

1°. Por la expiración del tiempo del ajuste ó la consumación del viaje para el que fuere contratado;

2°. Por su muerte;

3°. Por su despedida del servicio;

4°. Por la venta, apresamiento ó naufragio de la nave;

5°. Por la variación del destino de la nave;

6°. Por la revocación voluntaria ó forzada del viaje.

Art. 148. Aconteciendo la revocación del viaje por un hecho voluntario del naviero, antes que la nave haya zarpado del puerto, los hombres de mar ajustados por meses, percibirán por vía de indemnización una mesada de su respectivo salario y las dietas que ya hubieren devengado.

Ajustada la tripulación por un precio alzado, la mesada y dietas serán determinadas, dividiendo aquél por el número de días que aproximadamente se calcule debería durar el viaje. Este cálculo se hará por peritos.

Calculándose que la duración del viaje proyectado no debía pasar de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días.

Las anticipaciones hechas á la tripulación serán deducidas del importe de la indemnización y dietas.

Art. 149. Siempre que la revocación ocurra después de principiado el viaje, los hombres de mar contratados por meses percibirán el

salario devengado, mas el correspondiente al tiempo que necesiten para llegar al puerto del destino de la nave, y los ajustados por viaje devengarán la cantidad alzada que hubieren estipulado.

Á unos y otros se les proporcionará trasporte para el puerto de salida ó de descarga, á su elección.

Art. 150. Las disposiciones de los dos artículos precedentes serán aplicadas aun á los casos en que la revocación del viaje provenga de un hecho voluntario de los cargadores, salvo el derecho del naviero para reclamar de éstos la indemnización correspondiente.

Art. 151. Revocado el viaje antes de la salida de la nave, por justa causa independiente del naviero ó cargadores, los hombres de mar no tienen derecho á indemnización alguna, y sólo podrán reclamar el pago de los salarios devengados hasta el día de la revocación.

Art. 152. Son causas justas para la revocación del viaje:

1ª. La declaración de guerra entre la República y la nación á quien pertenezca el puerto de la descarga, y la interdicción de comercio con esa misma nación;

2ª. El bloqueo del puerto á que fuere destinada la nave ó la peste reinante en el mismo;

3ª. La prohibición de importar al puerto á que se dirige la nave, mercaderías de la misma especie que las cargadas en ella;

4ª. El embargo de la nave por orden del Presidente de la Unión, ó la detención por causa ajena de la voluntad del naviero, siempre que el embargo ó la detención pase de noventa días;

5ª. Cualquier avería de la nave que la inhabilite para navegar.

Art. 153. Ocurriendo después de comenzado el viaje alguno de los casos propuestos en los tres primeros números del artículo anterior, los hombres de mar, concertados por meses, percibirán en el puerto de la primera arribada los salarios que les correspondan, según el tiempo que hubieren servicio, y los ajustes quedarán rescindidos.

Si los ajustes fueron hechos por una cantidad alzada, el monto del salario será fijado en la forma que prescribe el art. 148, inciso 2°.

Pero si la nave hubiere de continuar navegando, el capitán y la tripulación podrán exigirse mutuamente el cumplimiento de sus ajustes.

Art. 154. En el caso previsto en el núm. 4° del art. 152, se abonará á la tripulación contratada por meses, la mitad de sus salarios durante el embargo ó la detención; pero si aquél ó ésta durare más de noventa días, el ajuste quedará rescindido sin indemnización.

El contrato celebrado por una cantidad alzada, será también rescindido pasados los noventa días.

Art. 155. La tripulación no podrá exigir más que el pago de los salarios devengados, en el caso que enuncia el núm. 5° del artículo precitado.

Si la inhabilitación de la nave fuere causada por dolo ó culpa del

capitán ó piloto, la tripulación podrá demandar á éstos la indemnización que corresponda.

Art. 156. Variado el destino de la nave ántes de su salida, y no conformándose los hombres de mar con la variación, el naviero les abonará los salarios correspondientes á los días trascurridos desde la fecha del respectivo ajuste, y una mesada por vía de indemnización.

Si aceptaren la variación, y la distancia y otras circunstancias dieren mérito á un salario ó retribución mayor, el aumento será fijado por peritos, toda vez que las partes no lo acordaren amigablemente.

La regla establecida en el inciso 1° se aplicará también al caso en que la variación provenga de un hecho de los cargadores, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan al naviero.

Art. 157. La prolongación del viaje á puertos más distantes de los designados, causada por un hecho voluntario del naviero ó de los cargadores, da derecho á los hombres de mar contratados por meses ó por una cantidad alzada, á un aumento de salario proporcionado al convenido en sus respectivos ajustes.

El acortamiento del viaje no priva á los hombres de mar de su derecho al íntegro pago de los salarios estipulados.

Art. 158. Los hombres de mar ajustados á la parte ó al flete no tienen derecho á reclamar dietas é indemnizaciones por la revocación, variación, retraso ó prolongación del viaje provenientes de un caso fortuito ó fuerza mayor.

Pero si tales sucesos fueren ocasionados por un hecho del naviero ó del capitán, la gente de mar tendrá derecho á una indemnización á juicio de peritos.

Si ocurrieren por un hecho de los cargadores, los hombres de mar no tendrán otra acción que á la cuota proporcional que les corresponda, según sus ajustes, en la indemnización que aquéllos dieren al naviero.

Art. 159. Las reglas de este título son aplicables á las contratas del capitán, en cuanto no se opongan á las establecidas en el Capítulo II del título anterior.

COSTA RICA.

Título segundo.—*De las personas que intervienen en el comercio marítimo.*

Sección primera.—*De los navieros.*

Art. 562. No puede ser naviero el que no tenga la capacidad legal que exige el ejercicio del comercio.

Art. 563. Todos los navieros se han de inscribir necesariamente en la matrícula de comercio de su provincia, y sin este requisito no se habilitarán sus naves para la navegación.

Art. 564. Al naviero pertenece privativamente hacer todos los contratos respectivos á la nave, su administración, fletamento y viajes, y el capitán ó maestre de la nave deben arreglarse á las instrucciones y órdenes que reciban del mismo, quedando responsables de cuanto hagan en contravención de ellas.

Art. 565. También corresponde al naviero hacer el nombramiento y ajuste del capitán; pero si tuviere copartícipes en la propiedad de la nave, deberá hacerse dicho nombramiento por la mayoría de todos los partícipes.

Art. 566. Pueden los navieros desempeñar por sí mismos los oficios de capitán ó maestre de sus naves, sin que lo estorbe la repugnancia de ningún copropietario, á menos que no sea matriculado, cuya cualidad le dará la preferencia. En caso de concurrir á solicitarlo dos copropietarios que sean ambos matriculados, se preferirá al que tenga más interés en el buque; y si ambos tuviesen igual porción en él, se sorteará él que haya de serlo.

Art. 567. El naviero es responsable de las deudas y obligaciones que contrae el capitán de su nave para repararla, habilitarla y aprovisionarla; y no puede eludir esta responsabilidad alegando que el capitán se excedió de sus facultades ú obró contra sus órdenes é instrucciones, siempre que el acreedor justifique que la cantidad que reclama se invirtió en beneficio de la nave.

Art. 568. También recae sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero á que haya dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podrá salvarse de ella haciendo abandono de la nave con todas sus pertenencias, y los fletes que haya devengado en el viaje.[a]

Art. 569. No es responsable el naviero de ningún contrato que haga el capitán en su provecho particular, aunque se sirva de la nave para su cumplimiento;

Ni de las obligaciones que haya contraído fuera de los límites de sus atribuciones sin una autorización especial;

Ni de las que no se hayan formalizado con las solemnidades prescritas por las leyes, como condiciones esenciales para su validación.

Art. 570. Tampoco tiene responsabilidad el naviero en los excesos que durante la navegación cometan el capitán y tripulación; y sólo habrá lugar por razón de ellos á proceder contra las personas y bienes de los que resulten culpados.

Art. 571. El naviero indemnizará al capitán de todos los suplementos que haya hecho en utilidad de la nave con fondos propios ó ajenos, siempre que haya obrado con arreglo á sus instrucciones, ó en uso de las facultades que legítimamente le competen.

Art. 572. Antes de hacerse el buque á la vela puede el naviero despedir á su arbitrio al capitán é individuos de la tripulación, cuyo ajuste

[a] Este artículo es parecido al art. 587 del Código Español.

no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos que tengan devengados, según sus contratas, y sin otra indemnización, como ésta no se funde en un pacto expreso y determinado.[a]

Art. 573. Despidiéndose al capitán ú otro individuo de la tripulación durante el viaje, se les abonará su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que no hubiesen cometido delito que diera justa causa para despedirlos, ó los inhabilitará para desempeñar su servicio.[b]

Art. 574. Cuando los ajustes del capitán é individuos de la tripulación con el naviero tengan tiempo ó viaje determinado, no podrán aquéllos ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratas, sino por causa de insubordinación en materia grave, hurto, embriaguez habitual, ó perjuicio causado al buque ó su cargamento por dolo ó negligencia manifiesta ó probada.[c]

Art. 575. Siendo copropietario del buque el capitán de la nave, no puede ser despedido sin que el naviero le reintegre el valor de su porción social, que en defecto de convenio de las partes se estimará por peritos nombrados por ellas mismas, ó de oficio, si no lo verificaren.[d]

Art. 576. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial del acta de sociedad, no se le podrá privar de su cargo sin causa grave.[e]

Art. 577. El naviero no podrá contratar ni admitir más carga de la que corresponda á la cabidad que esté detallada á su nave en la matrícula; y si lo hiciere, será responsable de los perjuicios que se sigan á los cargadores.

Art. 578. Si un naviero contratare más carga de lo que debe llevar su nave, atendida su cabidad, indemnizará á los cargadores, á quienes deje de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hayan sobrevenido.

Art. 579. Todo contrato entre el naviero y el capitán caduca, en caso de venderse la nave, reservándose á éste su derecho por la indemnización que le corresponda, según los pactos hechos con el naviero.

La nave vendida queda obligada á la seguridad del pago de esta indemnización, si después de haberse dirigido la repetición contra el vendedor, resultare éste insolvente.[f]

Sección segunda.—De los capitanes.

Art. 580. El capitán de la nave ha de ser persona idónea para contratar y obligarse.

Los extranjeros para tomar el mando de una nave deben además

[a] Este artículo es parecido al art. 603 del Código Español.
[b] Este artículo es parecido al art. 604 del Código Español.
[c] Este artículo es parecido al art. 605 del Código Español.
[d] Este artículo es parecido al art. 606 del Código Español.
[e] Este artículo es parecido al art. 607 del Código Español.
[f] Este artículo es parecido al art. 608 del Código Español.

prestar fianza equivalente á la mitad, cuando menos, del valor de la nave que capitaneen.

ART. 581. En cuanto á la pericia que ha de tener el capitán en el arte de la navegación, su examen y demás requisitos necesarios para ejercer este cargo, se estará á lo que prescriben las ordenanzas de matrícula de gentes de mar.

ART. 582. El naviero que se reserve ejercer la capitanía de su nave, y no tenga la patente de capitán con arreglo á dichas ordenanzas, se limitará á la administración económica de ella, valiéndose para cuanto diga orden á la navegación, de un capitán aprobado y autorizado en los términos que aquéllas previenen.

ART. 583. El capitán que sea natural de la República estará ó no obligado á dar fianzas, según lo que sobre ello contrate con el naviero; y si éste le relevase de darlas, no se le podrán exigir por otra persona.

ART. 584. El capitán es el jefe de la nave á quien debe obedecer toda la tripulación, observando y cumpliendo cuanto mandare para el servicio de ella.

ART. 585. Toca al capitán proponer al naviero las personas del equipaje de la nave, y éste tiene el derecho de elegir definitivamente los que hayan de tripularla, pero no podrá obligar al capitán á recibir en su equipaje persona alguna que no sea de su contento y satisfacción.

ART. 586. Con respecto á la facultad que compete al capitán para imponer penas correccionales contra los que perturben el orden de la nave, cometan faltas de disciplina, ó dejen de hacer el servicio que les compete, se observará lo que previenen los reglamentos de la marina.

ART. 587. No estando presentes el naviero ni el consignatario de la nave, está autorizado el capitán para contratar por sí los fletamentos bajo las instrucciones que tengan recibidas, y procurando con la mayor solicitud y esmero el fomento y prosperidad de los intereses del naviero.

ART. 588. El capitán tomará por sí las disposiciones convenientes para mantener la nave pertrechada, provista y municionada, comprando á este efecto lo que considere de absoluta necesidad, siempre que las circunstancias no le permitan solicitar previamente las instrucciones del naviero.

ART. 589. En casos urgentes durante la navegación, puede el capitán disponer las reparaciones de la nave y en sus pertrechos que sean absolutamente precisas, para que pueda continuar y acabar su viaje, con tal que si llegare á puerto donde haya consignatario de la misma nave, obre con acuerdo de éste.

Fuera de este caso no tiene facultad para disponer por sí obras de reparación, ni otro gasto alguno para habilitar la nave, sin que el naviero consienta la obra y apruebe el presupuesto de su costo.

Art. 590. Cuando el capitán se halle sin fondos pertenecientes á la nave ó á sus propietarios para costear las reparaciones, rehabilitación y aprovisionamiento que puedan necesitarse, en caso de arribada, acudirá á los corresponsales del naviero, si se encontraren en el mismo puerto; y en su defecto á los interesados en la carga; y si por ninguno de estos medios pudiese procurarse los fondos que necesitare, está autorizado para tomarlos á riesgo marítimo ú obligación á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos, con previa licencia del tribunal de comercio del puerto donde se halle, siendo territorio de la República; y en país extranjero del cónsul, si lo hubiere, y no habiéndolo, de la autoridad que conozca de los asuntos mercantiles.

No surtiendo efecto este arbitrio, podrá echar mano de la parte del cargamento que baste para cubrir las necesidades que sean de absoluta urgencia y perentoriedad, vendiéndola con la misma autorización judicial y en subasta pública.

Art. 591. Estando ya la nave despachada para hacerse á la vela, no puede ser detenido por deudas el capitán, á menos que éstas procedan de efectos suministrados para aquel mismo viaje, en cuyo caso se le admitirá también la fianza prevenida en el art. 550.

Esta disposición tendrá lugar con todos los demás individuos de la tripulación.

Art. 592. Los capitanes tienen obligación de llevar asiento formal de todo lo concerniente á la administración de la nave y ocurrencias de la navegación en tres libros encuadernados y foliados, cuyas fojas se rubricarán por el capitán del puerto de la matrícula de su barco.

En el primero, que se titulará "de cargamentos," se anotará la entrada y salida de todas las mercaderías que se carguen en la nave, con expresión de las marcas y números de los bultos, nombres de cargadores y consignatarios, puertos de carga y de descarga, y fletes que devengaren.

En este mismo libro se sentarán también los nombres, procedencia y destino de todos los pasajeros que viajen en la nave.

En el segundo, con el título "de cuenta y razón," se llevará la de los intereses de la nave, anotando artículo por artículo lo que reciba el capitán y lo que expenda por reparaciones, aprestos, vituallas, salarios y demás gastos que se ocasionen de cualquiera clase que sean, sentándose en el mismo libro los nombres, apellidos y domicilios de toda la tripulación, sus sueldos respectivos, cantidades que perciban por razón de ellos, y las consignaciones que dejen hechas para sus familias.

En el tercero, que se nombrará "diario de navegación," se anotará día por día todos los acontecimientos del viaje, y las resoluciones sobre la nave ó el cargamento que exijan el acuerdo de los oficiales de ella.

Art. 593. Si durante la navegación muriese algún pasajero ó individuo del equipaje, pondrá el capitán en buena custodia todos los

papeles y pertenencias del difunto, formando un inventario exacto de todo ello con asistencia de dos testigos, que serán algunos de los pasajeros, si los hubiere, ó en su defecto individuos de la tripulación.

Art. 594. Antes de poner la nave á la carga se hará un reconocimiento prolijo de su estado por el capitán y oficiales de ella, y dos maestros de carpintería y calafatería; y hallándola segura para emprender la navegación á que se le destine, se extenderá por acuerdo en el libro de resoluciones; y en el caso contrario se suspenderá el viaje hasta que se hagan las reparaciones convenientes.

Art. 595. En ningún caso desamparará el capitán la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos.

Estando en viaje, no pernoctará fuera de ella sino por ocupación grave que proceda de su oficio, y no de sus negocios propios.

Art. 596. El capitán que llegue á un puerto extranjero, se presentará al cónsul de la República en las veinte y cuatro horas siguientes á haberla dado plática, y hará declaración ante el mismo del nombre, matrícula, procedencia y destino de su buque, de las mercaderías que componen su carga, y de las causas de su arribada, recogiendo certificación que acredite haberlo así verificado, y la época de su arribo y de su partida; y en caso de no haber cónsul de la República se presentará ante cualquiera de los de la America antes española, dando la preferencia á aquél con cuyo gobierno se hayan celebrado tratados de comercio y amistad ó tenga mejores relaciones con el de la República.

Art. 597. Cuando un capitán tome puerto por arribada en territorio español, se presentará inmediatamente que salte en tierra al capitán del puerto, y declarará las causas de la arribada. La misma autoridad, hallándolas ciertas y suficientes, le dará certificación para guarda de su derecho.

Art. 598. El capitán que habiendo naufragado su nave se salvare sólo ó con parte de la tripulación, se presentará á la autoridad más inmediata, y hará relación jurada del sucesò.

Ésta se comprobará por las declaraciones que mediante juramento darán los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado, y el expediente original se entregará al mismo capitán para guarda de su derecho.

Si las declaraciones de la tripulación y pasajeros no se conformaren con la del capitán, no hará fe en juicio la de éste, y en ambos casos queda reservada á los interesados la prueba en contrario.

Art. 599. Cuando se hubieren consumido las provisiones comunes de la nave antes de llegar á puerto, podrá el capitán de acuerdo con los demás oficiales de ésta, obligar á los que tengan víveres por su cuenta particular á que los entreguen para el consumo de todos los que se hallen á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más tarde en el primer puerto adonde arribe.

Art. 600. No puede el capitán cargar en la nave mercadería alguna por su cuenta particular sin permiso del naviero, ni permitirá que lo haga sin el mismo consentimiento individuo alguno de la tripulación.

Art. 601. Tampoco puede el capitán hacer pacto alguno público ni secreto con los cargadores que ceda en beneficio particular suyo, sino que todo cuanto produzca la nave bajo cualquier título que sea ha de entrar en el acervo común de los partícipes en los productos.

Art. 602. El capitán que navegue á flete común ó al tercio no puede hacer de su propia cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, pertenecerá la utilidad que resulte á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su juicio particular.[a]

Art. 603. El capitán que habiéndose concertado para un viaje dejare de cumplir su empeño, sea porque no emprenda el viaje, ó sea abandonando la nave durante él, además de indemnizar al naviero y cargadores todos los perjuicios que les sobrevengan por ello, quedará inhábil perpétuamente para volver á capitanear nave alguna.

Sólo será excusable, si le sobreviniere algún impedimento físico ó moral que le impida cumplir su empeño.

Art. 604. No es permitido al capitán hacerse sustituír por otra persona en el desempeño de su encargo sin consentimiento del naviero; y si lo hiciere, queda responsable de todas las gestiones del sustituto, y el naviero podrá deponer á este y al que lo nombró, exigiéndole las indemnizaciones á que se haya hecho responsable con arreglo al artículo anterior.

Art. 605. Desde todo puerto donde el capitán cargue la nave, debe remitir al naviero un estado exacto de los efectos que ha cargado, nombres y domicilios de los cargadores, fletes que devenguen, y cantidades tomadas á la gruesa. En el caso de no encontrar medios de dar este aviso en el puerto donde reciba la carga, lo verificará en el primero adonde arribe en que haya facilidad para ello.

Art. 606. También dará el capitán noticia puntual al naviero de su arribo al puerto de su destino, aprovechando el primer correo ú otra ocasión más pronta, si la hubiere.

Art. 607. Cuando por cualquier accidente de mar perdiere el capitán toda esperanza de poder salvar la nave, y se crea en el caso de abandonarla, oirá sobre ello á los demás oficiales de la nave, y se estará á lo que decida la mayoría, teniendo el capitán voto de calidad.

Art. 608. Pudiendo salvarse en el bote, procurará llevar consigo lo más precioso del cargamento, recogiendo indispensablemente los libros de la nave, siempre que haya posibilidad de hacerlo. Si los efectos salvados se perdieren antes de llegar á buen puerto, no se le hará cargo alguno por ellos, justificando en el primero donde arribe que la pérdida procedió de caso fortuito inevitable.

---

[a] Este artículo es igual al art. 613 del Código Español.

ART. 609. No puede el capitán tomar dinero á la gruesa ni hipotecar la nave para sus propias negociaciones.

Siendo copartícipe en el casco y aparejos, puede empeñar su porción particular, siempre que no haya tomado antes gruesa alguna sobre la totalidad de la nave, ni exista otro género de empeño ó hipoteca á cargo de ésta.

En la póliza del dinero que tomare el capitán copropietario en la forma sobredicha, expresará necesariamente cual es la porción de su propiedad sobre que funda la hipoteca expresa.

En caso de contravención á este artículo será de cargo privativo del capitán el pago del principal y costas, y podrá el naviero deponerlo de su empleo.

ART. 610. El capitán, luego que se haya fletado la nave, debe ponerla franca de quilla y costados, apta para navegar y recibir la carga en el término pactado con el fletador.

ART. 611. Estando la nave fletada por entero, no puede el capitán recibir carga de otra persona sin anuencia expresa del fletador; y, si lo hiciere, podrá éste obligarle á desembarcarla, y exigirle los perjuicios que se le hayan seguido.

ART. 612. No permitirá el capitán que se ponga carga sobre la cubierta del buque sin que consientan en ello todos los cargadores, el mismo naviero y los oficiales de la nave; y será bastante que cualquiera de estas partes lo resista, para que no se verifique, aunque las demás lo consientan.

ART. 613. Las obligaciones impuestas á los navieros por los arts. 577 y 578 son extensivas á los capitanes en las contratas que hagan sobre los fletes.

ART. 614. Es obligación del capitán mantenerse en su nave con toda su tripulación mientras esta se esté cargando.

ART. 615. Después de haber fletado la nave para puerto determinado, no puede el capitán dejar de recibir la carga y hacer el viaje convenido, si no sobreviene peste, guerra ó extorsión en la misma nave, que impidan legítimamente emprender la navegación.

ART. 616. Cuando por violencia extrajere algún corsario efectos de la nave ó de su carga, ó el capitán se viere en la necesidad de entregárselos, formalizará su asiento en el libro, y justificará el hecho en el primer puerto adonde arribe.

Es de cargo del capitán resistir la entrega, ó reducirla á lo menos posible en cantidad y calidad de los efectos que se le exijan por todos los medios que permita la prudencia.

ART. 617. El capitán que corriere temporal, ó considere que hay daño ó avería en la carga, hará su protesta en el primer puerto adonde arribe dentro de las veinte y cuatro horas siguientes á su arribo, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al de su destino,

procediendo en seguida á la justificación de los hechos; y hasta quedar evacuada no podrá abrir las escotillas.

Art. 618. No puede el capitán tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento; y en caso de hacerlo, será ineficaz el contrato con respecto á este.

Art. 619. Luego que el capitán llegue al puerto de su destino, y obtenga los permisos necesarios de las oficinas de marina y aduana real, hará entrega de su cargamento á los respectivos consignatarios sin desfalco, bajo su responsabilidad personal y la del buque, sus aparejos y fletes.

Art. 620. Las creces y aumentos que tenga la carga durante su estancia en la nave, pertenecen al propietario.

Art. 621. Cuando por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos á la órden, ignorare el capitán á quien haya de hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del Tribunal de Comercio, ó en defecto de haberlo, de la autoridad judicial local, para que provea lo conveniente á su depósito, conservación y seguridad.[a]

Art. 622. El capitán llevará un asiento formal de los géneros que entrega con sus marcas y números y expresión de la cantidad, si se pesaren ó midieren, y lo trasladará al libro de cargamentos.

Art. 623. El capitán es responsable civilmente de todos los daños que sobrevengan á la nave y su cargamento por impericia ó descuido de su parte.

Si estos daños procedieren de haber obrado con dolo, además de aquella responsabilidad será procesado criminalmente y castigado con las penas prescritas en las leyes criminales.

Art. 624. El capitán que haya sido condenado por haber obrado con dolo en sus funciones, quedará inhabilitado para obtener cargo alguno de las naves.

Art. 625. No se admitirá excepción alguna en descargo de su responsabilidad al capitán que hubiere tomado derrota contraria á la que debía, ó variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales de la nave, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo.

Art. 626. El capitán es responsable también civilmente de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación de la nave, salva su repetición contra los culpados.

Asimismo lo es de las pérdidas, multas y confiscaciones que ocurran por contravenciones á las leyes y reglamentos de aduanas ó de policía de los puertos, y de los que se causen por las discordias que se susciten en el buque, ó por las faltas que cometa la tripulación en el servicio y defensa del mismo, sino probare que usó con tiempo de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas, impedirlas y corregirlas.

[a] Este arttículo es parecido al párrafo 2, art. 625, del Código Español.

Art. 627. Serán también de cargo del capitán los perjuicios que resulten por la inobservancia de los arts., 588. 594, 595, 600, 612 y 614.

Art. 628. La responsabilidad del capitán sobre el cargamento comienza desde que se le hace la entrega de él en la orilla del agua ó en el muelle del puerto donde se carga, hasta que lo pone en la orilla ó muelle del puerto de la descarga si otra cosa no se hubiere pactado expresamente, ó sino hubiere quedado de cuenta del cargador entregar la carga á bordo, ó recibirla del mismo modo.

Art. 629. No tiene responsabilidad alguna el capitán de los daños que sobrevienen al buque ni su cargamento por fuerza mayor insuperable ó caso fortuito que no pudo evitarse.

Art. 630. Ningún capitán puede entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, sino en los casos y bajo las formalidades que se previene en los arts. 907 y 908.

Si contraviniere á estos artículos, ó si la arribada procediere de culpa, negligencia ó impericia del capitán, será responsable de los gastos y perjuicios que en ella se causen al naviero y á los cargadores.

Art. 631. El capitán que tome dinero sobre el casco y aparejos del buque, que empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades que van prevenidas, y él que cometa fraude en sus cuentas, además de reembolsar la cantidad defraudada, será castigado como reo de hurto.

Art. 632. Los capitanes cumplirán, además de las obligaciones prescritas en este Código, las que les estén impuestas por los reglamentos de marina y aduanas.

Art. 633. Las obligaciones que el capitán contrae para atender á la reparación, habilitación y aprovisionamiento de la nave, recaen sobre el naviero, y no le constituyen personalmente responsable á su cumplimiento, á menos que no comprometa expresamente su responsabilidad personal, ó suscriba letra de cambio ó pagaré á su nombre.

Sección tercera.—De los oficiales y equipaje de la nave.

Art. 634. Ninguno podrá ser piloto, contramaestre, ni oficial de nave mercante, bajo cualquiera denominación que sea, sin haber obtenido la habilitación y autorización que previenen las ordenanzas de matrículas de mar, y cualquier contrato hecho por un naviero ó capitán para oficiales de mar con persona que carezca de dicha autorización, será nulo é ineficaz con respecto á ambas partes.

Art. 635. Entre las personas que tengan la autorización conveniente para ejercer los oficios que designa el artículo precedente, elegirá el naviero la que sea de su agrado, sin que por autoridad alguna se le pueda obligar á que la elección recaiga en sujeto determinado, salvo lo que se ha prevenido en el art. 639 con respecto á la intervención que debe tener el capitán de la nave en estos nombramientos.

Art. 636. Por muerte, ausencia ó enfermedad del capitán recae el mando y gobierno de la nave en el piloto, mientras que el naviero provee de persona que le reemplace; y á su consecuencia tendrá la misma responsabilidad que el capitán en el cumplimiento de las obligaciones que á este corresponden.

Art. 637. El piloto debe ir provisto de las cartas de navegación é instrumentos necesarios para el desempeño de su encargo, y responde de los accidentes á que dé lugar su omisión en esta parte.[a]

Art. 638. Para mudar de rumbo ha de obrar el piloto con acuerdo del capitán; y si éste se opusiere á que tome el que convenga al buen viaje de la nave, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de mar; y en caso de insistir el capitán en su resolución, extenderá el piloto la conveniente protesta en el libro de navegación, sin dejar de obedecer al capitán, á cuyo perjuicio vendrá las resultas de su mala disposición.

Art. 639. Los pilotos llevarán particularmente por sí un libro en que anotarán diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgaren hallarse; los encuentros que tuvieren de otras naves, y todas las particularidades útiles que observen durante la navegación.

Art. 640. Si por impericia y descuido del piloto varase ó naufragase la nave, responderá de todos los perjuicios que se causen á esta y al cargamento.

Si el daño procediese de haber obrado con dolo, será procesado criminalmente, y castigado según derecho, quedando inhabilitado para volver á ejercer las funciones de piloto en ningún otro buque.

La responsabilidad particular del piloto no excluye la que tiene el capitán en los mismos casos según el art. 622.

Art. 641. Por imposibilidad ó inhabilitación del capitán y del piloto, sucede el contramaestre en el mando y responsabilidad de la nave.[b]

Art. 642. Es de cargo del contramaestre vigilar sobre la conservación de los aparejos de la nave y proponer al capitán las reparaciones que crea necesarias.

Art. 643. También corresponde al contramaestre arreglar en buen órden el cargamento, tener la nave expedita para las maniobras que exige la navegación, y mantener el órden, la disciplina y buen servicio de la tripulación, pidiendo al capitán las órdenes é instrucciones que sobre todo ello estime más convenientes; y dándole aviso pronto y puntual de cualquiera ocurrencia en que sea necesaria la intervención de su autoridad.

Con arreglo á las mismas instrucciones detallará á cada marinero

[a] Este artículo es parecido al art. 628 del Código Español.
[b] Este artículo es parecido al art. 633 del Código Español.

el trabajo que deba hacer á bordo, y vigilará sobre que lo desempeñe debidamente.

Art. 644. Cuando se desarme la nave se encargará por inventario de todos sus aparejos y pertrechos, cuidando de su conservación y custodia; á menos que por órden del naviero sea relevado de este encargo.

Art. 645. En punto á las calidades que deban concurrir en los que hayan de componer los equipajes de las naves mercantes, se observará lo que está dispuesto en las ordenanzas de matrículas de gente de mar.

Art. 646. Las contratas entre el capitán y el equipaje deben todas extenderse por escrito en el libro de cuenta y razón de la nave, y firmarse por los que sepan hacerlo. Los que no sepan firmar podrán autorizar á otro que firme por ellos.

Estando este libro con los requisitos prevenidos en el art. 502, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará entera fe sobre las diferencias que ocurran entre el capitán y el equipaje, en razón de las contratas contenidas en él y de las cantidades entregadas á cuenta de ellas.

Cada individuo del equipaje podrá exigir del capitán que le dé una nota firmada de su puño de la contrata extendida en el libro.

Art. 647. El hombre de mar contratado para el servicio de la nave no puede rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo, como no le sobrevenga impedimento legítimo que lo estorbe.

Art. 648. Si el hombre de mar que esté contratado para una nave se concertase para otra, será nulo el contrato, y el capitán tendrá la opción de obligarle á prestar el servicio que tenía pendiente ó buscar á expensas del mismo quien lo sustituya.

Además perderá los salarios que tuviere devengados en su primer empeño á beneficio de la nave en donde lo tenía contraído, sin perjuicio de las penas correccionales á que pueda condenarle la autoridad militar de marina.

El capitán que lo ajustó en segundo lugar incurrirá en la multa de cincuenta pesos, siempre que hubiere sido sabedor de que el hombre de mar está empeñado en otra contrata.

Art. 649. Para pasar un hombre de mar del servicio de una nave al de otra, sin estorbo legítimo, obtendrá permiso por escrito del capitán de la nave en que servía.

Art. 650. No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, se entiende empeñado por el viaje de ida y vuelta hasta que la nave regrese al puerto de su matrícula.[a]

Art. 651. No puede ser despedido sin justa causa el hombre de mar durante el tiempo de su contrata.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 636 del Código Español.

Serán justas causas para despedirle:

La perpetración de cualquier delito que perturbe el órden en la nave, y la reincidencia en faltas de insubordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio que le corresponda hacer;

El hábito de la embriaguez;

Cualquiera ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que esté encargado.

Art. 652. Si arbitrariamente rehusare el capitán llevar á su bordo al hombre de mar que tenga ajustado, le pagará su soldada como si hiciera su servicio; y mediante esta indemnización no se le podrá obligar á llevarlo, con tal que lo deje en tierra antes de emprender el viaje.

Esta indemnización saldrá de la masa de fondos de la nave, si el capitán procediere por motivos prudentes y fundados en que se interesa la seguridad y el servicio de aquélla.

No siendo así, la indemnización será de cargo particular del capitán.

Art. 653. Después que comience la navegación, y durante ésta, hasta concluir el viaje, no puede abandonar el capitán en tierra ni en mar á hombre alguno de su equipaje, á menos que como reo de algún delito no se proceda á su prisión y entrega en el primer puerto de su arribada á la autoridad que corresponda, en los casos y forma que previenen las ordenanzas de marina.

Art. 654. Si después de ajustado el equipaje se revocase el viaje de la nave por arbitrariedad del naviero ó por motivos de su interés particular, se abonará á todos los hombres de mar ajustados una mesada de su respectivo salario por vía de indemnización, aparte de lo que les corresponda percibir con arreglo á sus contratas por el tiempo que lleven de servicio en la nave.

En el caso de estar el equipaje ajustado á una cantidad alzada por el viaje, se graduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, y prorrateándolas en los días que por aproximación debería aquél durar. Este cálculo se hará por dos peritos nombrados por las partes, ó de oficio por el tribunal, si ellas no lo hicieren.

Cuando el viaje que estaba proyectado se calculase de tan corta duración que no pasase de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días á cada individuo del equipaje.

De la indemnización y dietas se descontarán las anticipaciones que se hubieren hecho.

Art. 655. Ocurriendo la revocación del viaje después que la nave hubiere salido al mar, devengarán los hombres de mar ajustados en una cantidad alzada por el viaje, todo lo que les correspondería si éste se hubiera concluido, y los que estén ajustados por meses percibirán el salario correspondiente al tiempo que hayan estado embarcados, y al que necesiten para llegar al puerto donde debía terminarse el viaje.

Será también de cargo del naviero y capitán proporcionar al equipaje trasportes para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición de la nave, según más les convenga.

Art. 656. Cuando el naviero diere distinto destino á la nave del que estaba determinado en los ajustes del equipaje, y los individuos de éste rehusaren conformarse á esta variación, no estará obligado á abonarles más que las soldadas de los días trascurridos desde sus ajustes; pero si ellos se conformaren en hacer el viaje determinado nuevamente por el naviero, y la mayor distancia ú otras circunstancias dieren lugar á un aumento de retribución, se regulará ésta amigablemente, ó por árbitros en caso de discordia.

Art. 657. Las reglas prescritas en los tres artículos precedentes se observarán también cuando la revocación ó variación del viaje traiga causa de los cargadores de la nave; quedando á salvo el derecho del naviero para reclamar de estos la indemnización que corresponda en justicia.

Art. 658. Revocándose el viaje de la nave por justa causa, independiente de la voluntad del naviero y cargadores, cesa el derecho del equipaje á indemnización alguna, y solamente podrá exigir los salarios devengados hasta el día en que se revoque el viaje, siempre que la nave esté todavía en el puerto.

Art. 659. Son causas justas para la revocación del viaje:

1ª. La declaración de guerra ó interdicción de comercio con la potencia para cuyo territorio había de hacer viaje la nave;

2ª. El estado de bloqueo del puerto adonde iba destinada, ó peste que en él sobrevenga;

3ª. La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros cargados en la nave;

4ª. La detención ó embargo de la nave por órden del gobierno, ú otra causa independiente de la voluntad del naviero;

5ª. Cualquier descalabro en la nave que la inhabilite para la navegación.[b]

Art. 660. Ocurriendo después de comenzado el viaje alguno de los tres primeros casos que se prefijan en el artículo precedente, serán pagados los hombres de mar en el puerto donde el capitán crea más conveniente arribar, en beneficio de la nave y su cargamento, según el tiempo que hayan servido en ella, y quedarán rescindidos sus ajustes; pero si la nave hubiese de continuar navegando, pueden mútuamente exigirse el capitán y el equipaje el cumplimiento de aquéllos por el tiempo pactado.

En el caso cuarto se continuará pagando al equipaje la mitad de su haber, estando ajustados por meses, y si la detención ó embargo excediere de tres meses, quedará rescindido su empeño, sin derecho á indemnización alguna.

---

[b] Este artículo es parecido al art. 640 del Código Español.

Los que estén ajustados por el viaje deben cumplir sus contratas en los términos convenidos hasta la conclusión de éste.

En el caso quinto no tiene el equipaje otro derecho, con respecto al naviero, que á los salarios devengados; pero si la inhabilitación del navío procediese de dolo del capitán ó del piloto, entra en la responsabilidad del culpado la indemnización de los perjuicios que se hayan seguido al equipaje.

ART. 661. Si por beneficio de la nave ó del cargamento se extendiese el viaje á puntos más distantes de los convenidos con el equipaje, percibirá éste un aumento de soldada proporcional á sus ajustes.

Si al contrario por las mismas razones de conveniencia del naviero ó de los cargadores se redujere el viaje á un puerto más cercano, no se les podrá hacer por esta razón desfalco alguno en sus ajustes.

ART. 662. Navegando el equipaje á la parte, no tiene derecho á otra indemnización por causa de revocación, demora ó mayor extensión del viaje, que á la parte proporcional que le corresponda en la que hagan al fondo común de la nave las personas que puedan ser responsables de aquellas ocurrencias. [a]

ART. 663. Perdida enteramente la nave por causa de apresamiento ó naufragio, no tiene derecho el equipaje á reclamar salario alguno, ni tampoco el naviero á exigir el reembolso de las anticipaciones que le hubiere hecho.

Si se salvare alguna parte de la nave, se harán efectivos sobre ella los salarios debidos al equipaje hasta la cantidad que alcance su producto. Y si sólo se hubiere salvado alguna parte del cargamento, tendrá el equipaje el mismo derecho sobre los fletes que deban percibirse por su trasporte.

En ambos casos será comprendido el capitán en la distribución por la parte proporcional que corresponda á su salario.

ART. 664. Los marineros que naveguen á la parte no tendrán derecho alguno sobre los restos de la nave que se salven, sino sobre el flete de la parte del cargamento que haya podido salvarse.

En caso de haber trabajado para recoger las reliquias de la nave naufragada, se les abonará sobre el valor de lo que hayan salvado una gratificación proporcionada á sus esfuerzos y al riesgo á que se expusieron para salvarlas.

ART. 665. No cesa de devengar salario el hombre de mar que enfermare durante la navegación, á menos que no haya emanado la enfermedad de un hecho culpable.

En cualquier caso se sufragarán del fondo común de la nave los gastos de asistencia y curación, quedando obligado el enfermo al reintegro con sus salarios; y no siendo estos suficientes, con sus bienes.

ART. 666. Cuando la dolencia proceda de herida recibida en el servicio ó defensa de la nave, será el hombre de mar asistido y curado

[a] Este artículo es parecido al art. 642 del Código Español.

á expensas de todos los que interesen en el producto de ésta, deduciéndose de los fletes ante todas cosas los gastos de la asistencia y curación.

Art. 667. Muriendo el hombre de mar durante el viaje se abonará á sus herederos el salario que corresponda al tiempo que haya estado embarcado, si el ajuste estuviere hecho por mesadas.

Si hubiere sido ajustado por el viaje, se considerará que ha ganado la mitad de su ajuste falleciendo en el viaje de ida, y la totalidad si muriese en el de regreso.

Cuando el hombre de mar haya ido á la parte, se abonará á sus herederos toda la que le corresponda si murió después de comenzado el viaje; pero aquéllos no tendrán derecho alguno si falleciere antes de comenzarse.

Art. 668. Cualquiera que sea el ajuste del hombre de mar, muerto en defensa de la nave, se le considerará vivo para devengar los salarios y participar de las utilidades que corespondan á los demás de su clase, concluído que sea el viaje.

Del mismo modo se considerará presente para gozar de los mismos beneficios al hombre de mar que fuere apresado en ocasión de defender la nave; pero siéndolo por descuido ú otro accidente que no tenga relación con el servicio de ésta, percibirá solamente los salarios devengados hasta el día de su apresamiento.

Art. 669. La nave, aparejos y fletes serán responsables de los salarios debidos á los hombres de mar que se ajustaren por mesadas ó por viajes.

Sección cuarta.—De los sobrecargos.

Art. 670. Los sobrecargos ejercerán sobre la nave y el cargamento la parte de administración económica que se les haya confiado expresa y determinadamente por sus comitentes, sin entrometerse en las atribúciones que son privativas de los capitanes, para la dirección facultativa y mando de las naves.

Art. 671. Las facultades y responsabilidad del capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo.

Art. 672. El sobrecargo debe llevar cuenta y razón de todas sus operaciones en un libro foliado y rubricado en la forma que previene el art. 592.

Art. 673. Las disposiciones de los artículos de la sección tercera, título segundo, libro primero, que determinan la capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores, se entienden del mismo modo con los sobrecargos.

Art. 674. Se prohibe á los sobrecargos hacer negocio alguno por cuenta propia durante su viaje fuera de la pacotilla, que por pacto

expreso con sus comitentes ó por costumbre del puerto donde se despache la nave les sea permitida.

Art. 675. En retorno de la pacotilla no podrá invertir sin autorización especial de los mismos comitentes más cantidad que el producto que ésta haya dado.[a]

ECUADOR.

Título II.—*De los propietarios de la nave.*

Art. 615. Toda persona con capacidad legal para adquirir puede ser propietaria de nave ecuatoriana, pero para hacerla navegar deben préviamente cumplirse las prescripciones de la ley sobre naturalización y arqueo de buques.

Art. 616. Cuando la nave pertenezca á varios partícipes se seguirá el voto de la mayoría en toda deliberación que concierna al interés común. Constituye mayoría una porción de interés en la nave que exceda de la mitad de su valor.

Art. 617. Los propietarios de nave son responsables civilmente de los actos del capitán y de las obligaciones que contraiga con relación á la nave y á la expedición, pero podrán libertarse de esta responsabilidad haciendo abandono de sus intereses en la nave y en sus fletes.

El capitán que fuere propietario ó copropietario de la nave no podrá hacer abandono de ella.

Art. 618. El dueño de una nave armada en guerra que no participa ó no es cómplice de los excesos ó delitos que cometa en alta mar la gente de guerra ó la tripulación, sólo es responsable de la indemnización por tales actos hasta la cantidad por qué haya afianzado, además del valor de la nave y de sus fletes.

Título III.—*Del capitán.*

Art. 619. El capitán es el encargado del gobierno y dirección de la nave, mediante una retribución.

Es también factor del propietario de la nave y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga, y al resultado de la expedición.

Art. 620. El capitán es de libre nombramiento del propietario, quien puede asimismo despedirlo.

Si el capitán despedido fuere copropietario de la nave, puede exigir que los demás partícipes le compren al contado su parte, avaluada por peritos.

Art. 621. Toca al capitán escoger las personas que deben componer la tripulación de acuerdo con el propietario en cuanto al número y calidad de las que deban formarla.

---

[a] Véase después del art. 62, el art. 676.

Art. 622. El capitán es civilmente responsable por culpa, impericia ó negligencia en el cumplimiento de sus deberes, sin perjuicio del procedimiento criminal á que se haga acreedor por fraude ó dolo.

Es también responsable de los robos cometidos por la tripulación, salvo sus derechos contra los culpados: y de los daños causados por las riñas de la gente de mar, y por sus faltas en el servicio de la nave, á ménos que justifique que puso en ejercicio su autoridad para precaverlas, impedirlas y corregirlas oportunamente.

Art. 623. Antes de admitir carga á bordo, el capitán debe reconocer ó hacer reconocer la nave en la forma que determinan los reglamentos de marina; y no se prestará á dirigir el viaje si la nave no estuviere en estado de navegar con seguridad.

Art. 624. El capitán ú otro encargado bajo su responsabilidad debe dar recibos provisionales de los objetos cuya conducción toma á su cargo, con especificación de los envases, marcas y números cuando lleguen á bordo de su nave, para cambiarlos oportunamente por los conocimientos de que se hablará.

Art. 625. Se considerará que los objetos han sido embarcados en buena condición cuando no se haga mención especial de lo contrario.

Art. 626. El capitán es responsable del deterioro ó pérdida que sufra la nave ó el cargamento, á menos que provengan de vicio propio de la cosa, ó de culpa del embarcador, de casos fortuitos ó de fuerza mayor.

La prueba en estos casos corresponde al capitán.

Art. 627. El capitán que cargare mercaderías sobre la cubierta de la nave sin consentimiento del cargador será responsable de todos los perjuicios que sobrevengan.

Esta disposición no es aplicable al comercio de cabotaje.

Art. 628. No podrá el capitán cargar objetos por su propia cuenta sin pagar el flete y sin consentimiento del propietario, ó sin el de los fletadores, si la nave fuere fletada en su totalidad.

Art. 629. El capitán que navegare por cuenta de participación en las utilidades no podrá hacer tráfico alguno por su cuenta particular.

En caso de contravención perderá los objetos que haya embarcado, y se aplicarán en beneficio de los demás interesados, independientemente de la responsabilidad del capitán por los demás perjuicios que cause.[a]

Art. 630. Tan luego como esté cargada la nave y provista de todo lo necesario, el capitán deberá emprender el viaje en el primer momento favorable, so pena de responder por los gastos y perjuicios que la demora cause á los propietarios de la nave y á los cargadores.

Art. 631. Estando ya lista una nave para darse á la vela, el capitán y los individuos de la tripulación no pueden ser detenidos por deudas,

[a] Véase el art. 613 del Código Español.

excepto que hayan sido contraídas por razón de ese viaje; y áun en este caso quedan libres, dando fianza.

Art. 632. Durante el viaje debe el capitán informar al propietario, cuantas veces pueda, sobre el viaje y el estado del buque.

Art. 633. En el lugar donde morare el propietario de la nave, no podrá el capitán sin consentimiento de aquél hacer reparos, ni comprar velas, cordajes ú otras cosas para la nave, ni tomar dinero sobre su casco ni fletarla.

Art. 634. Si estando el capitán en un mismo lugar con el propietario, se hallare sin los medios necesarios para despachar la nave fletada ó cargada, requerirá al propietario ante el juez de comercio y en su defecto ante cualquier juez civil de primera instancia para que suministren los fondos; y en caso de que no los consigne dentro de veinticuatro horas, podrá el capitán, con autorización del propio juez, tomar por contrato á la gruesa ó por otra especie de préstamo el dinero necesario por cuenta de la nave.

Art. 635. Siempre que el capitán durante el viaje se halle sin medios para costear en casos urgentes las reparaciones ó la provisión de cosas necesarias á la nave, después de hacer constar la urgencia en una diligencia firmada por los principales individuos de la tripulación, podrá tomar prestado á la gruesa, sobre el casco, quilla y aparejos de la nave, ó vender ó empeñar mercaderías suficientes, del propietario con preferencia, y en su defecto, de otros, previa autorización del juez en el Ecuador y del Cónsul ecuatoriano en país extranjero, y en su falta de la autoridad que conozco en asuntos mercantiles.

El propietario de la nave es responsable de las mercaderías empeñadas ó vendidas, con arreglo al precio corriente de las de igual especie y calidad en el lugar y tiempo de la descarga; ó con arreglo al precio á que fueron vendidas si no llegare la nave á su destino.

Art. 636. El capitán no tiene facultad para vender la nave sin poder especial del propietario, excepto el caso de probarse en forma legal la incapacidad de ella para navegar.

Art. 637. Antes de salir de un puerto distinto del lugar en que reside el propietario, el capitán la deberá dirigir por la vía más corta una noticia firmada en que exprese los efectos cargados, el precio de los que él hubiera cargado por cuenta del propietario, las cantidades que haya tomado prestadas, el interés de ellas y los nombres y domicilio de los prestamistas.

Art. 638. El capitán podrá hacer asegurar el valor de los objetos que hubiere embarcado por cuenta del propietario y las cantidades que hubiere invertido por cuenta de la nave; pero dando aviso de haberlo hecho al remitir la noticia de que trata el artículo anterior.

Art. 639. En caso de naufragio, avería ó arribada forzosa, el capitán está en la obligación, con los oficiales é individuos de la tripulación, de dar por escrito un informe sobre todas las circunstancias del

suceso dentro de las veinticuatro horas de su llegada á un puerto cualquiera. El informe se ratificará bajo juramento, en los puertos de la República, ante el juez de comercio, y en su falta ante otro juez; y en países extranjeros ante el cónsul ecuatoriano, y en falta de éste ante la autoridad competente del lugar.

El capitán tomará dos copias certificados del informe de que trata el artículo anterior y de las diligencias subsecuentes; remitirá por la vía más directa una de ellas al propietario del buque, y guardará la otra para que sirva de comprobante al rendir cuentas. Las partes interesadas podrán siempre rendir pruebas en contrario.

ART. 640. Después de cada viaje, el capitán debe rendir al propietario de la nave, cuenta comprobada de sus operaciones en el viaje; y entregar el saldo favorable al propietario.

ART. 641. El propietario debe examinar la cuenta inmediatamente, aprobarla, si está exacta, y pagar sin demora el saldo si éste fuere favorable al capitán.

TÍTULO IV.—*De los contratos de la gente de mar.*

ART. 642. En el contrato entre el capitán y los oficiales y demás individuos de la tripulación, éstos se comprometen á prestar sus servicios para hacer uno ó varios viajes, cada uno en su calidad, mediante una retribución convenida, ya de cantidad fija por mes ó por viaje, ya de una parte en los fletes ó en las utilidades; y el capitán á darles lo que les corresponda según el contrato y según la ley.

Estas obligaciones recíprocas deben hacerse constar en el rol; pero á falta de éste, se admite cualquiera otra especie de prueba.

ART. 643. Es prohibido á la gente de mar poner carga á bordo de la nave por su propia cuenta, sin permiso del capitán y sin pagar el flete.

ART. 644. Si el viaje convenido no tuviere lugar por hechos de los propietarios, del capitán ó de los fletadores, los hombres de mar podrán retener como indemnización lo que se les hubiere anticipado á cuenta de sus sueldos, ó si lo prefieren, pedir un mes de sueldo; y si el ajuste fuere por viaje se calculará distribuyendo el salario convenido entre los días de la duración probable del viaje, á juicio de peritos.

De cualquiera manera que se hubiere hecho el ajuste, tienen derecho á la que les corresponda por los días empleados en el apresto de la nave.

ART. 645. Si la interrupción del viaje tuviere lugar después de haber salido la nave del puerto, recibirán los salarios íntegros que habrían devengado si se hubiera realizado todo el viaje. Si el ajuste hubiere sido por mes, se calculará la duración probable del viaje. También tendrán derecho á que se les proporcione trasporte al lugar en que debía terminar el viaje, ó al punto de donde salió la expedición, según más les conviniere.

Art. 646. Si antes de comenzar el viaje ocurriere interdicción de comercio con el lugar á que estaba destinada la nave, ó ésta fuere embargada por orden del Gobierno, la gente de mar sólo tiene derecho al salario por los días empleados en el apresto de la nave; y el contrato queda rescindido.

Art. 647. Si la interdicción de comercio ó el embargo de la nave ocurrieren durante el curso del viaje, recibirán sus salarios hasta que sean despedidos, y además tendrán el derecho de trasporte, según lo dispuesto en el art. 645.

Art. 648. Si el viaje se prolonga voluntariamente, el salario de la tripulación contratada por viaje se aumenta en proporción; pero si voluntariamente se acorta, nada se les rebaja.

Art. 649. Si la gente de la tripulación hubiere sido contratada por una parte de las utilidades sobre el cargamento ó sobre el flete, no tiene derecho á indemnización alguna por la ruptura, demora ó prolongación del viaje, causadas por fuerza mayor; pero si provinieren de hechos de los cargadores, tiene derecho á su parte proporcional en las indemnizaciones que éstos tengan que pagar, y si provinieren de hechos del capitán, ó propietario del buque, éstos están obligados á indemnizarla.

Art. 650. Si la gente de la tripulación hubiere sido contratada para varios viajes, puede exigir el pago de sus salarios después determinado cada viaje.

Art. 651. En el caso de pérdida total de la nave y del cargamento por naufragio ó apresamiento, la gente de la tripulación queda sin acción á sus salarios, reteniendo las anticipaciones que hubiere recibido.

Art. 652. Si se salva alguna parte de la nave ó del cargamento, los marineros contratados por mes ó por viaje, recibirán del producto de los restos salvados de la nave sus salarios hasta el día de la pérdida; y si ese producto no alcanzare, serán pagados subsidiariamente del flete.

Los contratados por una parte del flete, serán pagados de sus salarios sólo sobre el flete, en proporción del que cobre el capitán.

Art. 653. Los marineros de cualquiera manera que hayan sido concertados, tienen siempre derecho á salario por el tiempo que empleen en salvar los restos de la nave y los efectos naufragados.

Art. 654. Cualquier servicio extraordinario será mencionado en el registro, y podrá dar lugar á una recompensa extraordinaria.

Art. 655. El marinero herido ó contuso en servicio de la nave ó que durante la navegación cayere enfermo, recibirá su salario, y será curado y asistido á expensas de la nave.

El marinero será curado y asistido á expensas de la nave y del cargamento, si fuere herido en defensa de la nave contra enemigos ó piratas.

En caso de mutilación, el marinero será indemnizado según el convenio que se celebre; y en su defecto á juicio de peritos.

Si el marinero herido ó enfermo no pudiere continuar el viaje, el capitán deberá dejar fondos suficientes pare su curación y asistencia. El marinero tendrá derecho además á sus sueldos; y sus gastos de regreso le serán abonados de la nave, su flete, y en su caso del cargamento.

Art. 656. Si la herida ó contusión sobrevinieren al marinero con ocasión de haber ido á tierra sin permiso competente, sólo tiene derecho á los salarios por el tiempo servido. La curación y asistencia serán á sus expensas; y aun podrá ser despedido, si de lo contrario resultare retardo en el viaje.

Art. 657. Si durante el viaje muriere el marinero que hubiere sido ajustado por mes, sus salarios se le deberán hasta el día de su fallecimiento.

Si hubiere sido ajustado por viaje, se le deberá la mitad si falleciere en la ida, y el total si fuere al regreso.

Si hubiere sido contratado por una parte de las utilidades sobre el cargamento ó sobre el flete, se le deberá su parte íntegra.

También se le deberán por entero los salarios ó utilidades, si muriere en defensa de la nave.

Art. 658. El marinero que fuere capturado defendiendo la nave ó con ocasión de haber sido enviado por mar ó por tierra en servicio de la nave, tiene derecho al pago íntegro de sus salarios ó utilidades.

Tiene además derecho á una indemnización, fijada por peritos para su rescate, si la nave llegare á buen puerto.

El cargamento contribuirá con la nave á dicha indemnización, si la captura hubiere tenido lugar defendiendo la nave; ó habiendo sido enviado el marinero en servicio así de la nave como del cargamento.

Art. 659. Cuando el capitán despide á oficiales ó marineros con causa legítima, debe pagarles sus salarios convenidos hasta el día de la despedida, calculados según el camino hecho.

Si la despedida tuviere lugar antes de principiar el viaje, serán pagados por los días que hubieren servido.

Art. 660. Son causas legítimas de despedida:

1ª. La insubordinación;

2ª. La embriaguez habitual;

3ª. Las riñas y cualquier otro hecho que cause desorden ó escándalo á bordo;

4ª. La revocación del viaje por causa legal;

5ª. El abandono de la nave sin permiso competente;

6ª. La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo.

Art. 661. El marinero que pruebe haber sido despedido sin justa causa después de principiado el viaje, tiene derecho por vía de idemnización, á los salarios íntegros y á los gastos de regreso al puerto en

que se embarcó. Esta indemnización se reduce á la tercera parte de los salarios, si el marinero fuere despedido antes de principiado el viaje.

El capitán sujeto al pago de estas indemnizaciones no tiene derecho á ser reembolsado por la nave.

Art. 662. En ningún caso puede despedir el capitán á un marinero en país extranjero.

Art. 663. La gente de mar puede rescindir sus contratos:

1°. Por la variación de destino de la nave antes de principiarse el viaje para el cual se hubiere contratado;

2°. Por la superveniencia de una guerra que ponga la nave en peligro, ya sea antes de principiarse el viaje, ya después de principiado;

3°. Por declararse una enfermedad epidémica á bordo, ó en el puerto del destino;

4°. Por la muerte ó despedida del capitán, antes de la salida de la nave;

5°. Por la falta de convoy cuando se hubiere ajustado para navegar bajo la escolta de buques de guerra;

6°. Por enfermedad que le inhabilite para prestar el servicio á que se hubiere comprometido.[a]

Art. 664. La gente de mar está obligada á continuar sirviendo, si el capitán, estando en puerto extranjero, hace vela á otro puerto áun cuando por esto se alargare el viaje.

Los que estuvieren ajustados por viaje, recibirán en este caso un aumento proporcional en sus salarios.

Art. 665. Se prohibe á la gente de mar intentar toda especie de acción contra el capitán ó la nave antes de terminar el viaje, so pena de perder íntegramente sus salarios.

Sin embargo cuando la nave se halla en un puerto, la gente que hubiere sido maltratada por el capitán ó que no hubiere recibido la mantención conveniente, podrá pedir la resolución de su contrato ante el Cónsul de la República ó ante la autoridad competente.

Art. 666. La nave y el flete están especialmente afectos á los salarios de la tripulación y á las indemnizaciones á que ésta tenga derecho.

Art. 667. Todas las disposiciones de esta sección, concernientes á salarios, indemnizaciones, asistencias y rescate, son extensivas al capitán, oficiales y demás individuos de la tripulación.

---

[a] Véase el art. 640 del Código Español.

GUATEMALA.

Capítulo II.—De los propietarios y copropietarios de la nave.

Art. 727. Los extranjeros propietarios de nave guatemalteca, quedan sometidos á las prescripciones de la ley de navegación y á todas las providencias de seguridad que adopte el gobierno de la República en caso de guerra con la nación á que pertenezcan.

La copropiedad de la nave no constituye una sociedad, sino una comunidad de intereses.

Art. 728. El dueño de una nave ó los copartícipes, en caso de pertenecer ésta á muchas personas, podrán administrarla por sí mismos teniendo las calidades que requiere el art. 741, para ser naviero.

Careciendo de estas calidades, estarán obligados á nombrar una persona que las tenga, la cual administrará la nave á nombre y por cuenta y riesgo de ellos. El nombramiento se hará por escritura pública, que será inscrita en el registro del juzgado de comercio.

Art. 729. El administrador de la nave tiene las mismas facultades que el naviero, salvas las modificaciones y restricciones que se hagan en la escritura de su nombramiento.

Art. 730. En defecto de convenciones expresas y formales que reglamenten el modo de la administración de los coparticípes de la nave, todas las resoluciones de interés común serán adoptadas por mayoría de sufragios, salvo los casos en que la ley disponga otra cosa.

La mayoría se constituye por la reunión de un número de partes de propiedad de la nave que formen más de la mitad de su valor, con tal que esa reunión no se verifique en la persona de un solo partícipe.

En caso de empate, se someterá la decisión al juzgado respectivo; pero si el empate recayere sobre la continuación del armamento ó el desarme de la nave, se llevará á efecto la opinión favorable al primero de estos dos extremos.

Art. 731. Son de interés común las resoluciones relativas al armamento, equipo y aprovisionamiento de la nave, el nombramiento de administrador, la elección de capitán y tripulación, y los contratos celebrados con ellos, la reparación, fletamento é instrucciones para el viaje, y en general todo lo que concierne á la nave y su uso.

La venta voluntaria de la nave común, el seguro de la misma y la expedición de su cargamento por cuenta y riesgo de todos los condueños, no son actos de interés común.

Art. 732. Habiendo disentimiento acerca de la venta voluntaria de la nave, los condueños podrán salir de la comunidad por licitación entre ellos, siendo todos mayores; pero si hubiere menores, la nave será vendida en pública subasta á requerimiento de cualquiera de los mayores ó del representante legal de los menores.

Cualquiera de los partícipes podrá pedir la admisión de licitadores extraños.

Art. 733. Hallándose la nave en el puerto de su matrícula ó armamento, el propietario es personalmente responsable de los gastos de refacción y demás que en ellas se hagan, siempre que se verifiquen por su orden.

En igual forma y hasta la concurrencia del valor que tengan en la nave los copartícipes, responden de todos los gastos que se hagan en utilidad de la nave por acuerdo de la mayoría.

Art. 734. Los condueños están obligados á contribuír, en proporción de las partes que tengan en la nave, á su armamento, equipo, aprovisionamiento y reparaciones, siempre que la mayoría haya acordado cualquiera de estas operaciones.

Pero tratándose de refaccionar la nave, la mayoría no tendrá derecho de fijar á su arbitrio la naturaleza de las reparaciones y su costo, y desintiendo, acerca de estos puntos la minoría, podrá exigir se forme un presupuesto por peritos y que la obra se contrate en igualdad de condiciones con la persona que ofrezca realizar la reparación por el precio más equitativo.

Art. 735. Acordada la reparación de la nave y llenados los requisitos que exige el artículo anterior, la minoría estará obligada á contribuír con la cantidad que le corresponda en el perentorio término de ocho días, contados desde la notificación que se le haga al efecto, ó á renunciar en el mismo término á favor de sus condueños la parte que tenga en la nave.

No eligiendo en el plazo indicado, se entiende que la minoría renuncia sus partes en la nave; en este caso se procederá á adjudicarlas privadamente á los demás partícipes por el valor que tengan á justa tasación, á no ser que alguno de los interesados sea menor, ó que, sin serlo, solicite que la adjudicación se verifique en pública subasta.

Antes de principiar la reparación se hará el justiprecio por peritos elegidos por las partes, ó por el juzgado de comercio, caso que alguna de ellas se niegue á hacer el nombramiento.

Art. 736. Si la mayoría no aceptare la adjudicación de la parte ó partes de la minoría, podrá solicitar del juzgado de comercio la autorización necesaria para tomar sobre ellas dinero á la gruesa y pedir su embargo y venta en pública subasta.

Art. 737. Siempre que la minoría, aunque la constituya un solo condueño, entendiere que el estado de la nave exige una pronta reparación, resistida por la mayoría, podrá solicitar un reconocimiento judicial por peritos nombrados por el juzgado de comercio; y si estos opinaren que la reparación es indispensable, los copartícipes disidentes estarán obligados á contribuír con los fondos necesarios, y no haciéndolo, la minoría podrá usar de cualquiera de los arbitrios enunciados en los dos artículos precedentes.

Resultando que la reparación es innecesaria, los copartícipes que hubieren solicitado el reconocimiento pagarán los gastos de esta diligencia.

Art. 738. Todo copropietario tiene derecho para vender á un tercero su parte en la nave, pero sus copartícipes podrán dentro del preciso término de tres días ejercer el derecho de tanteo ó retracto, consignando en el acto el precio, salvo el caso de estipulación en contrario.

Art. 739. Las disposiciones del presente libro no son aplicables á la navegación en las aguas interiores.

Título II.—*De las personas que intervienen en el comercio marítimo.*

Capítulo I.—Del naviero ó armador.

Art. 740. Llámase "naviero ó armador" la persona que, sea ó no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide á su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

Art. 741. Para ser naviero se requiere aptitud para comerciar.

Art. 742. Son atribuciones del naviero:

1°. Nombrar persona que gobierne la nave ó mandarla por sí mismo, teniendo patente de capitán;

2°. Elegir los hombres de mar que deban componer la tripulación entre los que le proponga el capitán, sin que pueda obligar á éste á que reciba hombre alguno que no sea de su elección;

3°. Celebrar los respectivos ajustes con el capitán y tripulación, los fletamentos y en general todos los contratos que exija la administración de la nave;

4°. Dar al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y dirección de los negocios que le encomiende;

5°. Despedir al capitán y á los demás hombres de mar sin expresión de causa, antes de la salida ó durante el viaje de la nave.

Este derecho no puede ser válidamente renunciado por el naviero.

Art. 743. El naviero está obligado:

1°. Á pagar al capitán y hombres de mar los sueldos y retribuciones estipulados y las indemnizaciones que les correspondan por la ley ó el contrato, caso de ser despedidos.

La liquidación y pago de los salarios se hará dentro del término de ocho días, contados desde la conclusión del viaje ó desde la despedida del capitán ú hombre de mar;

2°. Á reintegrar al capitán los suplementos que haga en beneficio de la nave en cumplimiento de sus instrucciones ó en uso de sus facultades;

3°. Á pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave, aunque proceda sin su orden y aprobación en los casos permitidos por la ley;

4°. Á responder civilmente de los hechos del capitán ó tripulación, bien constituyan un delito, cuasidelito ó importen una mera culpa.

5°. Á cumplir los contratos lícitos que el capitán celebre en utilidad de la nave ó de la expedición;

6°. Á llevar á efecto los fletamentos que celebre por sí, su consignatario ó el capitán de la nave;

7°. Á indemnizar á los cargadores los perjuicios que sufran por haber contratado más carga de la que corresponda á la capacidad de la nave.

Art. 744. Cuando el capitán fuere despedido antes de la salida de la nave, el naviero deberá pagarle los sueldos que haya devengado; y el capitán no podrá reclamar ninguna otra indemnización, salvo que la hubiere estipulado por escrito.

Despedido durante el viaje, el naviero abonará al capitán los sueldos vencidos y el que corresponda al tiempo absolutamente indispensable para que regrese al lugar donde fué contratado, á no ser que hubiere cometido alguna de las faltas que expresa el art. 750.

Estas reglas son aplicables al capitán condueño elegido por un naviero extraño.

Art. 745. La mayoría de los copartícipes que desempeñen el oficio de naviero en alguna de las formas que expresa el art. 728 puede también despedir, antes ó después de emprendido el viaje, al capitán condueño elegido por ellos; pero si lo despidiere sin causa legal, el capitán será pagado de los sueldos devengados y tendrá derecho para exigir á los copartícipes que formaron la mayoría el reintegro del valor de su parte en la nave, determinado por convenio ó por peritos.

Art. 746. Lo dispuesto en el artículo precedente es aplicable al capitán condueño que hubiere obtenido el mando de la nave por pacto con sus copartícipes.

Pero en este caso el capitán despedido tendrá además derecho á solicitar indemnización de los daños y perjuicios que sufriere.

Art. 747. La cesión del goce de la nave á favor de un tercero importa de derecho la despedida del capitán copartícipe; y, en tal caso, éste, si hubiere sido elegido por los condueños, podrá exigirles el reintegro de su parte en la nave en la forma que prescribe el art. 745.

Si el capitán hubiere obtenido el gobierno de la nave por pacto, podrá también exigir indemnización de daños y perjuicios.

Art. 748. Ajustado el hombre de mar por tiempo ó viaje indeterminado, el naviero que le despida, con causa ó sin ella, antes que la nave se haga á la vela, deberá pagarle los sueldos devengados.

En caso de despedirle sin causa, deberá pagarle también una indemnización, si se hubiere estipulado por escrito.

Despedido sin causa durante el viaje, el naviero deberá abonar al hombre de mar los sueldos vencidos y los que se venzan hasta su

regreso al puerto de su ajuste; pero si fuere retirado del servicio con causa, el naviero sólo estará obligado á pagarle los sueldos que hubiere devengado hasta el momento de la separación.

En los dos casos previstos en el anterior inciso el naviero costeará el transporte del hombre de mar hasta el puerto donde hubiere celebrado su ajuste.

Art. 749. Si el hombre de mar estuviere contratado por tiempo ó viaje determinado, el naviero podrá despedirle á su arbitrio antes ó después de emprendido el viaje, abonándole los sueldos correspondientes á todo el tiempo que debiera durar su contrata; pero si fuere retirado con causa, sólo deberá pagarle los sueldos devengados.

Ocurriendo la despedida del hombre de mar durante el viaje convenido, con causa ó sin ella, se observará lo dispuesto en el inciso 4° del artículo anterior.

Art. 750. Son causas legales para la despedida del capitán y de los hombres de mar:

1°. La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo;

2°. La violación de las instrucciones respecto del capitán;

3°. La desobediencia en materia de su respectiva obligación;

4°. El abandono de la guardia de la nave;

5°. La embriaguez habitual;

6°. La perpetración de un delito;

7°. El daño causado á la nave ó al cargamento por dolo ó negligencia;

8°. Cualquier otro hecho que á juicio del juzgado de comercio fuere de igual ó mayor gravedad que los indicados.

Art. 751. La responsabilidad establecida en el número cuarto del art. 743 afecta al naviero aunque no sea propietario de la nave.

El naviero tiene en todo caso derecho para reclamar de los culpables la competente indemnización.

Art. 752. El naviero responde también de los hechos del sustituto que el capitán se nombrare durante el viaje, aun en el caso de que tal nombramiento le estuviere prohibido por el contrato ó las instrucciones.

Art. 753. Siendo dos ó más los navieros, cada uno de ellos será responsable hasta la concurrencia de la parte que tenga en la nave.

Art. 754. Cesa la responsabilidad del naviero:

1°. Si los hechos del capitán ó tripulación no fueren concernientes á la nave ó á la expedición;

2°. Si él que persigue esa responsabilidad fuere cómplice de los hechos del capitán ó tripulación;

3°. Si los hechos del capitán constituyen una infracción de las obligaciones que por razones de interés público le impone la ley en su calidad de jefe de la nave.

Art. 755. No son de la responsabilidad del naviero las obligaciones contraídas por el capitán en su provecho particular, ni las que le están prohibidas, ni las permitidas en que se hubieren omitido las condiciones habilitantes ó las formalidades substanciales prescritas por la ley.

Art. 756. Para hacer efectiva la responsabilidad civil del naviero por un hecho del capitán, el acreedor podrá demandar á cualquiera de ellos separadamente, ó á ambos á la vez; y la sentencia que se pronunciare podrá ser indistintamente ejecutada en la persona y bienes de uno y otro.

El acreedor que lo sea en virtud de un contrato ajustado con el capitán podrá ejercitar su acción en los términos del inciso precedente; pero si el capitán fuere condenado, sólo ó en unión del naviero, la sentencia se ejecutará exclusivamente en la persona y bienes de éste.

Podrá ser ejecutada también en la persona y bienes del capitán, siempre que éste se hubiere obligado personalmente al cumplimiento del contrato.

Art. 757. El naviero, sea ó no propietario de la nave, podrá libertarse de responder de los hechos del capitán y tripulación, y de las obligaciones contraídas por aquél, abandonando la nave y los fletes percibidos ó por percibir en razón del viaje á que esos hechos y obligaciones se refieran.

El naviero, extraño ó condueño, quederá obligado por el abandono á indemnizar cumplidamente al propietario ó copartícipe de la nave.

Art. 758. Perteneciendo el cargamento al naviero, no estará este obligado á abandonarlo; pero deberá pagar á los acreedores el flete correspondiente, estimado por peritos.

Tampoco estará obligado á hacer abandono de la indemnización que obtenga de los aseguradores de la nave.

Art. 759. El naviero que hubiere conferido al capitán poder especial para administrar la carga de su pertenencia, tomar dinero á la gruesa ó ejecutar otros actos análogos, no podrá libertarse, mediante el abandono, de las obligaciones que su mandatario hubiere contraído dentro de los límites del mandato.

Art. 760. El naviero, propietario ó partícipe, que sea al mismo tiempo capitán de la nave, no podrá exonerarse, por el abandono, de la responsabilidad de sus propios hechos ni de las obligaciones que hubiere contraído.

Pero si el capitán solo fuere copartícipe, no será responsable con todos sus bienes de las obligaciones contraídas por causa y en utilidad de la nave ó de la expedición, sino en proporción del interés que en aquélla tenga.

Art. 761. En los casos del art. 728 bastará el voto de la mayoría para hacer abandono á favor de los acreedores; pero sí la mayoría prefiriere conservar la nave y pagar las deudas, la minoría no estará

obligada á someterse á esta resolución, y podrá abandonar las partes que le correspondan.

Esta disposición será aplicable al caso en que la mayoría haya autorizado al capitán contra el voto de la minoría para obligar indefinidamente á todos los condueños de la nave.

ART. 762. La pérdida de la nave no extingue la facultad de abandonarla, pero en tal caso el naviero deberá entregar á los acreedores el flete que hubiere recibido.

La dejación de la nave y flete á favor de los aseguradores tampoco extingue esta facultad.

ART. 763. El naviero puede abandonar la nave después de embargada y en cualquier estado de la causa, con tal que no haya renunciado formalmente la facultad que le otorga la ley y que haga el abandono antes que haya sido judicialmente vendida.

ART. 764. El abandono no trasfiere la propiedad de la nave; y en consecuencia el precio que restare después de pagados los acreedores será entregado al naviero.

ART. 765. Por el abandono hecho á favor de uno de los acreedores quedan completamente extinguidas las acciones de los demás contra el naviero.

Pero si esas acciones trajeren su origen de un delito ó cuasidelito del capitán, el abandono no privará á los acreedores del derecho de perseguirle criminalmente.

ART. 766. El abandono se hará en instrumento público y será notificado á los acreedores.

CAPÍTULO II.—DEL CAPITÁN.

ART. 767. El capitán es el jefe superior de la nave mercante, encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida con el naviero.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y seguridad de las personas y carga que conduzca.

ART. 768. El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga.

Es al mismo tiempo factor del naviero y representante de los cargadores, en todo lo relativo al interés de la nave y su carga, y al resultado de la expedición.

ART. 769. El capitán está obligado á respetar y cumplir las leyes y reglamentos fiscales, de marina, de sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y destino de la nave, y á fondear en todos ellos en el lugar más conveniente á la seguridad de ésta y de las demás existentes en el mismo puerto.

Art. 770. No puede ser capitán el menor de edad ni el mayor que no justifique haber navegado cinco años en un buque de guerra ó mercante, sufra un exámen satisfactorio de la teoría y práctica de la navegación, y obtenga la patente de tal.

Un reglamento especial determinará las materias del exámen, la comisión ante quien debe hacerse y los documentos con que se haya de justificar el ejercicio de la navegación por el término señalado en el inciso precedente.

Art. 771. El naviero que no tenga patente de capitán no puede mandar su nave; pero podrá tomar á su cargo la administración económica de ella, á condición de abstenerse de todo acto que se refiera á la navegación.

Art. 772. Contratado para un viaje, el capitán está obligado á favor del naviero y de los cargadores á emprenderlo y acabarlo personalmente, haciéndose á la vela en la primera ocasión favorable que se le presente después de aparejada, pertrechada, aprovisionada, cargada y despachada la nave, salvo que el tiempo no sea favorable ó que sobrevenga peste, guerra ú otro accidente de fuerza mayor que se lo impida.

Art. 773. El privilegio que art. 714 otorga al capitán sobre la nave para el pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos, afecta también los fletes de la misma.

Art. 774. El capitán puede exigir el íntegro pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos en el momento en que sus cuentas hayan sido aprobadas por el naviero.

Si ofrecieren reparos que retarden su ajuste definitivo, el capitán podrá exigir el pago, prestando fianza á satisfacción del naviero, de restituír la cantidad que reciba, si resultare alcanzado.

Art. 775. Sin perjuicio de las facultades concedidas y de las obligaciones y prohibiciones impuestas al capitán en los demás títulos de este libro, tiene por razón de su oficio las que expresan los siguentes artículos:

Art. 776. Son atribuciones del capitán:

1°. Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección de la nave;

2°. Imponer á bordo las penas correccionales establecidas por la ley ó los reglamentos á las personas que perturben el orden de la nave, cometan, faltas de disciplina y rehusen ú omitan prestar el servicio que les corresponda;

3°. Arrestar á los que se hicieren culpables de algún delito, levantar información del hecho y entregar los delincuentes á la autoridad competente;

4°. Proponer al naviero los hombres de mar que deben componer la tripulación y despedirlos del servicio con causa ó sin ella;

5°. Tomar las disposiciones necesarias para mantener la nave bien carenada, aparejada, pertrechada y provista, siempre que las circun-

stancias no le permitan solicitar la autorización é instrucciones del naviero ó de su consignatario;

6°. Contratar fletamentos y celebrar ajustes con la tripulación; pero sólo en ausencia del naviero ó de su consignatario;

7°. Disponer por sí durante la navegación las reparaciones que urgentemente exijan la nave, sus aparejos y pertrechos para la continuación y conclusión del viaje; pero si el naviero se encontrare en el puerto donde hayan de hacerse las reparaciones ó hubiere en él persona que le represente, el capitán no podrá proceder sin previa autorización especial del uno ó del otro;

8°. Tomar dinero á la gruesa, en ausencia del naviero ó de su consignatario, sobre el casco, quilla y aparejos de la nave, para costear las reparaciones y aprovisionamiento que sean de urgente y absoluta necesidad, siempre que encontrándose agotados los fondos del naviero, no pueda obtenerlos de sus corresponsales ó de los interesados en la carga.

Aun en este caso el capitán no podrá contratar un préstamo á riesgo marítimo, sin prévia información de la necesidad y autorización del juzgado de comercio del puerto donde se encuentre, si perteneciere á la Republica, del cónsul guatemalteco si el puerto fuere extranjero, ó en su defecto, de la autoridad local que conozca de las causas mercantiles;

9°. Girar letras de cambio contra el naviero, hallándose en circunstancias como las previstas en el inciso primero del número anterior, y no pudiendo obtener un préstamo á la gruesa.

Firmándolas como mandatario del naviero, el capitán no será responsable personalmente de la aceptación y pago de las letras.

Se entiende haberlas girado en calidad de mandatario, aunque no se exprese, siempre que las letras contengan la cláusula "valor recibido por cuenta de la nave" ú otra equivalente;

10. Vender en pública subasta con previa autorización judicial la parte de la carga que baste para cubrir las necesidades urgentes de la nave, cuando no pueda proporcionarse fondos por ninguno de los medios indicados en los dos números precedentes.

En este caso el capitán deberá responder del precio corriente que las mercaderías vendidas tengan en el puerto de su destino, ó del precio de venta á elección del propietario.

Si el cargador fuere uno solo, ó si, siendo varios, estuvieren de acuerdo, podrán oponerse á la venta de sus mercaderías y descargarlas, pagando el flete en proporción al camino andado.

Si en el segundo caso los fletadores no estuvieren de acuerdo, el que quiera descargar sus mercaderías pagará el flete íntegro;

11. Obligar á los que tengan víveres por su cuenta particular, á que los vendan para el consumo general.

El capitán no podrá usar de esta facultad, sino en el caso extremo

de hallarse consumidas las provisiones de la nave, y previo el dictamen de los oficiales de ella.

El pago se hará al contador y si el dueño lo prefiriere, se verificará en el puerto de la primera arribada, ó en el de la descarga, al precio corriente que los víveres tengan en aquél ó en éste;

12. Hacer echazón de la parte de la carga, aparejos ó pertrechos de que fuere necesario deshacerse para salvar la nave de un riesgo conocido y efectivo.

La echazón se hará en la forma que prescriben los art. 975 y 976, y oyendo previamente el parecer de los oficiales, á presencia de los cargadores ó del sobrecargo;

13. Obligar al piloto á que varie de rumbo cuando lo juzgue indispensable, aunque este se oponga y proteste contra la determinación del capitán;

14. Recibir y autorizar en alta mar los testamentos de las personas que conduce la nave, pertenezcan ó no á la tripulación;

15. Levantar actas de nacimiento y muerte en alta mar é inscribirlas á continuación del rol de la tripulación;

Art. 777. El capitán, antes de emprender el viaje, está obligado:

1°. Á proveerse del certificado de matrícula de la nave, patente de navegación, rol del equipaje, boleta de sanidad, pólizas de fletamento, conocimientos de la carga, un ejemplar de este Código y demás documentos que exijan las leyes ó reglamentos;

2°. Abrir tres libros encuadernados y foliados, rubricados por el juzgado respectivo, y titulados el primero "diario de navegación," el segundo "libro de cuenta y razón" y el tercero "libro de cargamentos;"

3°. Á ejecutar por si mismo, antes de darse á la vela, un prolijo reconocimiento del estado del buque, asociado de los oficiales de él, un carpintero de ribera y un maestro calafate, elegidos éstos por el capitán del puerto.

El acta de reconocimiento será consignada en el diario de navegación y firmada por las personas indicadas; y apareciendo que el buque no está en aptitud de hacerse á la mar se suspenderá el viaje hasta que se hayan realizado las reparaciones necesarias.

Los cargadores podrán impugnar el acta de visita, y producir contra su contenido las pruebas que permite este Código;

4°. Á poner la nave franca de quilla y costados, y apta para recibir la carga en el término pactado con el fletador;

5°. Á mantenerse á bordo con toda la tripulación mientras la nave reciba la carga, y á cuidar de que éste quede bien arrumada;

6°. Á cuidar que no se cargue en la nave más de lo que corresponda á su arqueo, y á poner en tierra, á disposición del dueño, siendo conocido, ó en caso contrario á la de la autoridad local, las mercaderías que clandestinamente se hubieren introducido de más;

7°. Á dar recibos parciales de las mercaderías que sucesivamente se embarquen, y á cambiarlos oportunamente por los conocimientos que firme;

8°. Á no admitir á bordo mercaderías visiblemente averiadas, mermadas ó mal acondicionadas sin mencionar en los recibos parciales ó conocimientos el vicio que en ellas notare.

Omitida esta mención se presume que el capitán ha cargado las mercaderías sanas, íntegras y bien acondicionadas;

9°. Á entregar ó remitir al naviero un estado exacto y completo de las mercaderías cargadas, y á comunicarle los nombres y domicilios de los cargadores y los fletes estipulados;

10. Á inventariar, antes de salir del puerto, las provisiones, anclas, velas, aparejos, jarcias y demás pertrechos de la nave, con expresión del estado en que se encuentren.

El inventario será formado con asistencia del piloto y contramaestre y firmado por éstos y el capitán.

Podrá omitirse el inventario si se hubiere formado al tiempo de recibir el capitán el mando de la nave.

Las pérdidas ó deterioros que ocurrieren durante la navegación en los objetos inventariados, serán anotados en el libro de cuenta y razón, firmando el asiento los oficiales referidos.

Art. 778. El rol de la tripulación deberá expresar:

1°. El nombre de la nave y los nombres y apellidos del capitán, oficiales y hombres de mar, con indicación de su origen, edad, estado, domicilio, empleo á bordo y salarios estipulados;

2°. El puerto de salida y el del destino de la nave;

3°. El nombre y apellido de los pasajeros y el del lugar á que se dirige.

El rol deberá ser firmado por el capitán, los oficiales y los hombres de la tripulación que supieren, y será visado por el capitán ó comandante del puerto, en cuyo poder se dejará una copia fehaciente.

Art. 779. En el diario de navegación el capitán anotará diariamente el estado del tiempo y de los vientos, el progreso ó retardación diaria de la nave, el grado de longitud y de latitud en que ésta se encuentre día por día, los daños ó pérdidas que sufra, la derrota seguida, los motivos de las desviaciones voluntarias ó forzosas, el encuentro con otras embarcaciones, y todas las resoluciones relativas á la nave y cargamento que requieran el dictamen de los oficiales.

En el libro de cuenta y razón asentará el capitán todo cuanto perciba por cuenta de la nave, los gastos que haga en reparaciones, aprestos, vituallas, salarios; ó en cualquier otro objeto, los ajustes de la tripulación, las cantidades que reciba por sueldos cada uno de los hombres de mar, y las asignaciones que dejare á su familia.

En el libro de cargamento llevará el capitán la entrada y salida de las mercaderías cargadas en la nave, con expresión de los números

y marcas de los bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y fletes estipulados.

Art. 780. Despachada la nave, el capitán no podrá ser detenido por deuda civil, á no ser que proceda de efectos suministrados para el viaje.

Aún en este caso el capitán podrá evitar la detención prestando fianza.

Art. 781. La exención otorgada á la persona del capitán se extiende á su equipaje de camino, mas no á sus sueldos y gratificaciones, mercaderías cargadas por su cuenta, y demás objetos de su propiedad que tuviere á bordo.

Los acreedores podrán hacer embargar las mercaderías del capitán, pagando el falso flete por cuenta de éste, siempre que la descarga no produzca un retardo grave que perjudique los intereses de la nave y de los cargadores.

Art. 782. Lo dispuesto en el art. 780 no es aplicable á los capitanes de buques extranjeros, pero éstos podrán solicitar el alzamiento de la detención, afianzando la deuda á satisfacción del acreedor.

Art. 783. Es obligación del capitán durante el viaje:

1°. Mantener el orden de la nave, cuidar de la salud de la tripulación y de la conservación de la carga, y dirigir las maniobras;

2°. Permanecer á bordo desde el momento en que principia el viaje hasta que eche el ancla en puerto seguro;

3°. Llevar los libros mencionados en el art. 779, y formar diariamente, con su segundo, las anotaciones que haga en el diario de navegación;

4°. Defender la nave por todos los medios que sugiera la prudencia ó salvarla por la huida si fuere atacada por enemigos ó piratas;

5°. Reclamar contra el apresamiento, embargo ó detención de la nave y su cargamento, comunicar al naviero y cargadores estas ocurrencias por todos los medios posibles y adoptar, mientras no reciba instrucciones, todas las providencias necesarias para la conservación de la nave y de las mercaderías cargadas;

6°. Ajustar el rescate de la nave apresada, asentar en el libro respectivo las cantidades de dinero, ó las mercaderías que entregare en cumplimiento del ajuste, formalizar la correspondiente protesta en el puerto de su primera escala ó arribada, dentro de veinticuatro horas contadas desde que sea admitido á libre plática y justificar en el de su destino los hechos referidos en la protesta.

7°. Presentarse al comandante del puerto dentro del término designado en el número anterior, siempre que arribe á uno de la República, darle cuenta de las causas de la arribada, y recoger un certificado de haber cumplido estas prescripciones y de la época de su arribo y salida del puerto.

Si el puerto de arribada fuere extranjero, practicará las diligencias enunciadas, ante las autoridades indicadas en el inc. 2° del núm. 17;

8°. Extraer el dinero, libros, y la parte más preciosa del cargamento, siempre que, constituído en la imposibilidad de salvar la nave, resuelva abandonarla;

9°. Presentarse á la autoridad más inmediata al lugar en que naufrague ó encalle la nave, hacer ante dicha autoridad una relación jurada del suceso, comprobarlo con las declaraciones de la tripulación y pasajeros, y solicitar la entrega de las actuaciones originales en resguardo de sus derechos.

Los interesados en la nave ó cargamento podrán producir prueba contra las declaraciones del capitán, tripulación ó pasajeros, aún en el caso de hallarse contestes;

10. Solicitar la venta de la nave en el caso previsto en el art. 724;

11. Servirse de pilotos prácticos en todos los lugares donde la ley, la costumbre ó la prudencia lo exijan;

12. Mantener á bordo, hallándose la nave anclada en un puerto cualquiera, el suficiente número de marineros para ejecutar todas las maniobras necesarias;

13. Formar inventario de los papeles y bienes del pasajero ú hombre de mar que muera en la nave, y ponerlos en buena custodia.

El inventario será firmado con asistencia de dos pasajeros, ó en su defecto, de dos individuos de la tripulación, que deberán firmarlo como testigos;

14. Dar noticia al naviero en todas las oportunidades que se le presenten, del estado de la nave y carga;

15. Arribar á puerto neutral, cuando después de su salida sobrevenga guerra entre la República y la nación á que pertenezca el puerto de su destino, y permancer en aquél hasta el restablecimiento de la paz ó hasta que reciba órdenes del naviero y cargadores.

Caso de hallarse bloqueado el puerto á que se dirija la nave, el capitán arribará al más inmediato que se encuentre libre, y esperará allí el levantamiento del bloqueo, ó las órdenes del naviero y cargadores;

16. Consultar con los oficiales de la nave, fuera de los casos especialmente previstos en este Código, siempre que fuere necesario tomar durante el viaje una resolución importante, como hacerse á la vela, abandonar las anclas de la nave, picar cables ó mástiles, ajustar el rescate de la nave ó ejecutar otras operaciones de igual gravedad y trascendencia;

17. Protestar en el puerto de arribada ó escala, dentro del término señalado en el número 6° de este artículo, las pérdidas ó averías de la nave ó del cargamento, causadas por deliberación propia ó de la junta de oficiales, por fuerza mayor ó accidentes de mar, hacer visar el diario de navegación por la autoridad que corresponda, según lo dispuesto en

el siguiente inciso y justificar en el puerto de su destino el hecho que las haya producido.

La justificación se hará ante el tribunal respectivo si el puerto de escala ó arribada perteneciere á la República. Si fuere extranjero será presentada ante el cónsul guatemalteco, y no habiéndolo, será dada ante la autoridad local que conozca de las causas mercantiles, y en su defecto, ante la justicia ordinaria.

Art. 784. Concluído el viaje, el capitán está obligado:

1°. Á dar al naviero pronto aviso de su arribo, caso de no hallarse en el puerto;

2°. Á protestar, dentro del término señalado en el número 6° del anterior artículo, y justificar las pérdidas y averías conocidas ó presuntas de la nave ó su carga, ratificar dentro del mismo término las protestas que hubiere hecho en el curso de la navegación y hacer visar el diario, si antes no hubiere sido visado;

3°. Á entregar la carga con sus aumentos á los consignatarios que designen los conocimientos.

Al tiempo de la entrega las mercaderías serán contadas, pesadas, ó medidas, siempre que el capitán se hubiere constituído responsable de su número, peso ó medida;

4°. Á recoger, al tiempo de entregar la carga, los conocimientos que hubiere firmado, percibir recibo de la entrega en uno de ellos, y devolver el conocimiento que tuviere del cargador;

5°. Á poner la carga á disposición del juzgado respectivo, para que ordene su depósito, cuando los consignatarios no soliciten su entrega dentro de un término razonable, se niegen á recibirla ó se ignore la persona á quien deba entregarse;

6°. Á llevar una razón individual de las mercaderías que entregue parcialmente y copiarla en el libro de cargamento;

7°. Á dar cuenta al comandante del puerto de los hombres que falten en la tripulación por deserción, muerte ó cualquiera otra causa y hacerle entrega del inventario y bienes de los que hubieren fallecido en la nave para que los ponga á disposición de sus herederos;

8°. Á poner en mano de la autoridad indicada copias autorizadas de las actas de nacimiento ó muerte, para que las pase al funcionario encargado del registro respectivo;

En los puertos de arribada ó escala entregará las copias indicadas al cónsul guatemalteco, á fin de que éste las remita al ministerio respectivo para los efectos expresados en el precedente inciso. En defecto de cónsul, las remitirá el mismo capitán;

9°. Á dirigir el desarme de la nave;

10. Á rendir cuenta al naviero de la administración de la nave y cargamento y entregarle bajo recibo todos los papeles, libros y dinero que le pertenezcan.

Art. 785. Se prohibe al capitán:

1°. Faltar sin justa causa á su contrata con el naviero, y si lo hiciere, á más de responder de los daños y perjuicios quedará inhabilitado por cuatro años para ejercer el oficio de capitán;

2°. Proponer al naviero y ajustar gente de mar á sabiendas de hallarse contratada con otra nave, so pena de una multa de cien pesos;

3°. Sustituír con otra nave la designada en el contrato, salvo los casos previstos por la ley y el de consentimiento del cargador;

4°. Recibir en la nave efectos de ilícito comercio;

5°. Contratar más carga que la correspondiente á la cabida en la nave;

6°. Diferir el viaje por inhabilitación de alguno de los oficiales ú hombres de mar, causada por enfermedad ó por cualquier otro suceso involuntario.

En este caso será de su obligación reemplazar inmediatamente al individuo inhabilitado;

7°. Colocar sobre cubierta parte alguna de la carga, á no ser que unánimemente lo consientan por escrito el naviero, los oficiales y cargadores.

Esta prohibición no se extiende á los buques de cabotaje menor;

8°. Recibir otra carga que la perteneciente al que hubiere fletado la nave por entero, salvo que éste lo consienta por escrito;

9°. Cargar mercaderías por su cuenta particular sin permiso escrito del naviero ó del que hubiere fletado íntegramente la nave, y permitir que lo haga individuo alguno de la tripulación ó un pasajero;

10. Celebrar en beneficio propio con los cargadores, pactos públicos ó privados;

11. Hacer negocio por su exclusiva cuenta, cuando navegare á ganancia común sobre el cargamento, so pena de que las utilidades se aplicarán á los demás interesados y las pérdidas cederán en su perjuicio.

Esta prohibición se extiende al caso de emprender negocio on otro buque que lleve el mismo destino.

Navegando á flete común ó al tercio, el capitán podrá cargar de su cuenta, pagando á sus asociados el flete correspondiente;

12. Poner en su lugar otro capitán sin consentimiento del naviero, de sus apoderados ó del cónsul guatemalteco en su caso.

Si lo hiciere, el naviero podrá separarle de su empleo, sin perjuicio de que el capitán responda en todo caso de los hechos de su sustituto;

13. Desamparar la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos, y pernoctar fuera de ella, estando de viaje, á no ser que así lo exija alguna grave ocupación de su oficio;

14. Tomar dinero á la gruesa para sus negocios particulares bajo pena de nulidad.

Si el capitán fuere copropietario, podrá contratar un préstamo á riesgo marítimo sobre la parte que tenga, siempre que antes no se hubiere tomado á la gruesa sobre ella ó sobre toda la nave.

En el caso propuesto se expresará precisamente cuál es la porción que corresponde al tomador en la nave;

15. Contratar préstamos á la gruesa sobre el cargamento, aun cuando los necesite para reparar la nave ó aprovisionarla.

Contraviniendo á esta prohibición, el préstamo será de la exclusiva responsabilidad del capitán;

16. Tomar derrota contraria á la que debía variar de rumbo ó entrar en puerto distinto del de su destino, sin haber tomado antes el parecer de los oficiales en presencia de los cargadores ó sobrecargo que se hallaren á bordo.

Procediendo en otra forma, no se le admitirá ninguna excepción en descargo de su responsabilidad;

17. Abandonar la nave, por grave que sea el peligro que corra, mientras haya esperanza de salvarla, y en ningun caso sin haber oído el parecer de los oficiales;

18. Abrir las escotillas antes de haber protestado las pérdidas ó averías conocidas ó presuntas y justificado los hechos de que proceden;

19. Manifestar á los interesados, antes que se lo ordene el juzgado de comercio, la razón de las mercaderías arrojadas al mar ó entregadas á los piratas por vía de composición;

20. Dejar ningún hombre de mar en puerto extranjero;

21. Anticipar á los hombres de la tripulación durante el viaje más de una tercera parte de sus salarios.

Art. 786. El capitán es civilmente responsable, aun de la culpa leve que cometa en el ejercicio de sus atribuciones, de la inobservancia de los deberes de su cargo y de la violación de las prohibiciones que le impone la ley.

En consecuencia el capitán deberá indemnizar cumplidamente á los interesados los daños y perjuicios que directa é indirectamente les sobrevengan por cualquiera de las causas enunciadas.

Si los daños y perjuicios fueren imputables á dolo ó fraude del capitán, será castigado con arreglo á las leyes penales, sin quedar por esto exonerado de las indemnizaciones que deba á las personas damnificadas.

Art. 787. Es también responsable de los hurtos cometidos por la tripulación, salvo su derecho contra los culpados, y de los daños causados por las riñas de la gente de mar y por sus faltas en el servicio de la nave, á menos de justificar que puso en ejercicio su autoridad para prevenirlas oportunamente.

Art. 788. Responde igualmente de las multas, comisos, pérdidas, daños y perjuicios que produzca su contravención á las leyes y regla-

mentos fiscales, de marina, sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y descarga.

Art. 789. La responsabilidad del capitán para con el naviero principia desde que le hace reconocer como jefe de la nave, y termina por el desarme y entrega de ella.

Respecto de los cargadores, la responsabilidad del capitán comienza desde que la carga entra en la nave, y expira en el momento de ser entregada al costado de la misma nave en el puerto de su destino, á no ser que los interesados hubieren pactado otra cosa.

Art. 790. El capitán no es responsable de los daños que sufra la nave ó el cargamento por fuerza mayor ó caso fortuito, salvo que estos sucesos hayan sido preparados por su culpa, ni de los que sobrevengan á las mercaderías por vicio propio de las mismas.

Art. 791. El capitán que venda la nave, tome dinero á la gruesa sobre el casco y quilla, gire letras á cargo del naviero, venda mercaderías ó vituallas, ó tome provisiones pertenecientes á los pasajeros fuera de los casos y sin las solemnidades prevenidas por la ley, suponga gastos ó exajere los que hubiere hecho, ó cometa cualquier otro fraude en sus cuentas, será castigado como reo de hurto, debiendo además indemnizar á los interesados todos los daños y perjuicios.

Art. 792. Condenado por dolo cometido en el ejercicio de sus funciones ó en el cumplimiento de sus obligaciones, el capitán quedará inhabilitado por el término de seis años para desempeñar cargo alguno en las naves mercantes.

Capítulo III.—Del piloto.

Art. 793. El piloto toma el gobierno y dirección del buque por muerte, ausencia ó inhabilitación del capitán, á no ser que el naviero hubiere nombrado persona que le reemplace.

En tal caso son aplicables al piloto todas las disposiciones que contiene el capítulo precedente.

Art. 794. Para ser piloto se requieren las mismas condiciones de edad, exámen, práctica de la navegación y patente que se exigen para desempeñar el empleo de capitán.

Art. 795. Corresponde al piloto dirigir la derrota del viaje y llevar el rumbo de la nave.

Art. 796. Son obligaciones del piloto:

1°. Proveerse de las cartas de navegación, libros é instrumentos necesarios para el buen desempeño de sus funciones;

2°. Llevar por sí el cuaderno de observaciones, anotar en él diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia y la longitud en que se halle la nave y dar cuenta al capitán del resultado de sus observaciones.

Art. 797. Se prohibe al piloto mudar el rumbo sin prévio acuerdo del capitán.

Pero si éste se opusiere á que tome el rumbo proyectado, el piloto le expondrá sus observaciones en presencia de los demás oficiales de la nave; é insistiendo el capitán, cumplirá las órdenes que le comunique, formalizando en el diario de navegación la correspondiente protesta en descargo de su responsabilidad.

Art. 798. El piloto es responsable de las pérdidas y daños que sufra la nave ó el cargamento por su impericia, descuido ó imprudencia.

Si las pérdidas y daños procedieren de dolo, el piloto será castigado con arreglo á las leyes, y además quedará inhabilitado por el término de seis años para desempeñar empleo alguno en las naves mercantes.

Art. 799. La resposabilidad particular del piloto no excluye la que tiene el capitán en los mismos casos.

Capítulo IV.—Del contramaestre.

Art. 800. Por imposibilidad é inhabilitación del piloto tomará el contramaestre el gobierno y dirección de la nave, quedando sometido á todas las prescripciones legales relativas al capitán.

Art. 801. No puede ser contramaestre él que no puede ser piloto.

Art. 802. El contramaestre es el jefe inmediato de la tripulación, y en este carácter le corresponde mandar las maniobras bajo las órdenes del capitán, distribuír á bordo los trabajos mecánicos entre los hombres de mar y vigilar que los ejecuten debidamente.

Art. 803. Son obligaciones del contramaestre:

1°. Reconocer el aparejo y todos los demás objetos necesarios al servicio de la nave, cuidar de su conservación y dar cuenta al capitán de las faltas y deterioros que notare;

2°. Cuidar del buen arrumaje de la carga y visitar frecuentemente la bodega para cerciorarse de que la carga se conserva en buen estado;

3°. Tener expedita la nave para todas las maniobras que exige la navegación;

4°. Mantener el orden y la disciplina en la tripulación, cuidar de que los hombres que la componen cumplan sus respectivas obligaciones y dar pronto aviso al capitán de todas las ocurrencias que requieran el ejercicio de su autoridad;

5°. Recojer, inventariar y custodiar el aparejo y pertrechos de la nave, llegado el caso de desarme, á no ser que el naviero le releve de esta obligación.

Art. 804. El contramaestre es responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan por su culpa; y si estos fuesen causados por dolo, será castigado con arreglo al derecho penal.

Capítulo V.—Del sobrecargo.

Art. 805. El sobrecargo es un factor nombrado por el naviero ó por los cargadores, y en consecuencia está sujeto en cuanto á su capacidad, modo de contratar y responsabilidades, á las disposiciones que contiene el capítulo 3° del título 2° libro 1° de este Código.

Art. 806. El naviero ó cargadores otorgarán al sobrecargo un poder especial que será comunicado al capitán.

Art. 807. Nombrado por el naviero, el sobrecargo ejerce la administración económica de la nave ó la parte de administración que expresa y determinadamente se le hubiere conferido en el poder, y lleva el libro de cuenta y razón de que trata el inciso 2° del art. 779.

Elegido por los cargadores, el sobrecargo cuida de la conservación y venta de la carga, compra de las mercaderías de retorno, asiste á las juntas de oficiales en que la ley exige su presencia, y lleva un libro de cuenta y razón de todas sus operaciones, encuadernado y foliado, y rubricado por el juzgado respectivo.

En ningún caso podrá ingerirse el sobrecargo en el ejercicio de las atribuciones que privativamente competen al capitán para la dirección facultativa de la nave y del viaje.

Art. 808. Cesan las atribuciones y responsabilidades del capitán en cuanto á la parte de administración que el naviero ó cargadores hubieren confiado al sobrecargo; pero subsistirán siempre las que tiene en razón de su empleo y autoridad.

Art. 809. Siempre que la persona á quien fuere consignada la carga se negare á recibirla, el sobrecargo que carezca de instrucciones para este caso formalizará la protesta de estilo y dará cuenta al juzgado ó al cónsul guatemalteco, ó, en defecto de éste, á la autoridad local, para que nombre consignatario que reciba las mercaderías y cumpla las órdenes del propietario de ellas.

Art. 810. Se prohibe al sobrecargo hacer negocio por su cuenta durante el viaje, á ménos que su comitente ó la costumbre del puerto de salida le permita llevar una pacotilla.

En este último caso el sobrecargo no podrá invertir en retornos, sin especial autorización de su comitente, una cantidad que exceda del producto de la pacotilla.

Título III.—*De los contratos de los hombres de mar.*[a]

Art. 811. Las palabras "hombres de mar, gente de mar," en su acepción legal, significan las mismas personas que las palabras "tripulación ó equipaje."

Éstas comprenden á los marineros y grumetes de la nave y á los oficiales de ella, excepto al capitán.

Art. 812. La edad y demás calidades que debe tener el simple marinero serán determinadas por el reglamento de marina.

Art. 813. El contrato que celebran los hombres de mar con el naviero, sea que éste obre personalmente ó representado por el capitán, consiste, respecto de los primeros, en prestar á bordo los servicios estipulados, y de parte del segundo, en recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo ó retribución convenido.

---

[a] Véanse los arts. 626–649 del Código Español.

Art. 814. El ajuste de los hombres de mar por una suma determinada por el viaje ó por un tanto por mes es un arrendamiento de servicios.

El ajuste al flete ó á la parte en los beneficios eventuales de la expedición es una sociedad.

Art. 815. Los contratos entre el naviero y los hombres de mar serán extendidos por escrito en el libro de cuenta y razón y firmados por ellos, ó á su ruego, si no supieren hacerlo.

En todas las diferencias que ocurran entre el naviero y la tripulación en razón de sus contratos y de las anticipaciones que ésta reciba, hará fé el enunciado libro siempre que aparezca llevado en conformidad á las prescripciones legales y exento de toda sospecha de alteración en sus asientos.

El capitán está obligado á dar á los interesados una copia autorizada por él de sus respectivas contratas.

Art. 816. A falta de un convenio escrito y de medios probatorios de las condiciones de ajustes, serán determinadas en conformidad á la costumbre local.

Art. 817. En caso de duda acerca de la duración del empeño de los hombres de mar, se entenderá que se han ajustado por el viaje de ida y de vuelta al puerto de salida.

Art. 818. Si el hombre de mar se contratare para servir en dos buques, el segundo contrato será de ningún valor y efecto, y el naviero ó capitán, con quien se hubiere ajustado primero, podrá hacerle apremiar al cumplimiento de su empeño ó buscar á sus expensas persona que le sustituya.

En el caso propuesto el hombre de mar perderá á beneficio del buque los sueldos que hubiere devengado, restituyendo al mismo tiempo las cantidades que se le hubieren anticipado, y el naviero ó capitán que le hubiere concertado á sabiendas de su compromiso anterior, incurrirá en la multa señalada en el núm. 2° del art. 785.

Art. 819. Los hombres de mar, que al tiempo de contratarse con el naviero ó capitán declaren haberse ejercitado en la navegación, serán responsables, por éste solo hecho, de los daños y perjuicios causados por su impericia.

Art. 820. El hombre de mar puede ser despedido con causa ó sin ella, antes ó después de principiado el viaje; pero si lo fuere sin motivo legal será indemnizado, según el caso, en la forma que previenen los arts. 748 y 749 por la persona á quien corresponda hacerlo.

Art. 821. La tripulación tiene derecho á ser alimentada á bordo de una manera conveniente, sin perjuicio de su salario y de las indemnizaciones convencionales ó legales en su caso.

Art. 822. El hombre de mar enfermo, herido ó mutilado durante la navegación, ganará siempre el salario convenido hasta su vuelta al puerto de salida, y caso de volver en otro buque, percibirá además

una indemnización para los gastos de viaje de regreso, á ménos que la enfermedad, herida ó mutilación traiga su origen de un hecho culpable de su parte.

Pero sea cual fuere la causa de esos accidentes, los gastos de asistencia y curación serán costeados con los fondos de la nave, con ó sin cargo de reintegro.

Si la enfermedad, herida ó mutilación emanare de un hecho culpable, como el haber salido de la nave sin permiso del capitán, los gastos indicados serán de su cuenta particular, y deberá reintegrarlos con sus salarios, y siendo estos insuficientes con los demás bienes que tenga.

Si proviniere de los servicios ordinarios en la nave, los gastos serán de la exclusiva cuenta del naviero; pero si procediere de servicios extraordinarios, prestados á la nave y cargamento, los gastos serán distribuídos como avería gruesa entre el naviero y los cargadores.

Art. 823. El oficial ó marinero muerto en defensa de la nave, será considerado como vivo para devengar los salarios ó retribuciones estipulados, siempre que la nave concluya su viaje.

Esta regla será también aplicada al oficial ó marinero apresado con motivo de la defensa de la nave.

Art. 824. Los herederos del hombre de mar contratado por meses, que muere durante el viaje, por causa extraña á la defensa de la nave, tienen derecho á los sueldos devengados hasta el día del fallecimiento.

Si el ajuste fuere por viaje, los herederos sólo tendrán acción á la mitad de la cantidad estipulada, ocurriendo la muerte en el viaje de ida; pero si acaeciere en el de regreso, podrán exigir el pago en su totalidad.

Si el contrato fuere á la parte ó al flete, y el hombre de mar falleciere después de principiado el viaje, se abonará íntegramente á sus herederos toda la cuota convenida; mas si ocurriere el fallecimiento antes de comenzarse, no tendrán derecho alguno á la retribución estipulada.

Contratada la tripulación para muchos viajes sucesivos, podrá exigir el pago de sus salarios ó retribuciones estipuladas á la terminación de cada viaje.

Art. 825. En caso de apresamiento ó naufragio con pérdida absoluta de la nave y cargamento, los hombres de mar no tienen derecho alguno á los sueldos ó retribuciones convenidas; pero tampoco podrán ser obligados á devolver las anticipaciones que hubieren recibido.

El producto de los restos de la nave y el flete de las mercaderías salvadas están afectos privilegiadamente al pago de los salarios de la tripulación ajustada por meses ó por una cantidad convenida.

El capitán será comprendido en la distribución por la parte proporcional que corresponda á sus sueldos.

Art. 826. Si los ajustes de los hombres de mar fueren al flete, tendrán derecho solamente en el caso previsto en el artículo anterior, á exigir el pago de sus salarios á prorrata de los demás copartícipes sobre el flete de las mercaderías salvadas.

En el caso de haber trabajado en el salvamento de los despojos de la nave, se les abonará una gratificación proporcionada á sus esfuerzos y á los riesgos que hubieren corrido para salvarlos.

Art. 827. La exención que el art. 780 otorga al capitán se extiende también á los hombres de mar.

Art. 828. La nave y fletes son responsables de los salarios é indemnizaciones debidos á los hombres de mar ajustados por meses ó por viajes.

Art. 829. El hombre de mar puede rescindir su compromiso en los casos siguientes:

1°. Por la variación del destino de la nave antes de principiarse el viaje para el cual se hubiese contratado;

2°. Por la declaración de guerra entre la república y la nación á cuyo territorio estuviere destinada la nave;

3°. Por la adquisición de noticias seguras de la existencia de una epidemia en el puerto de descarga, antes de comenzarse el viaje ó durante una arribada;

4°. Por la muerte ó despedida del capitán antes de la salida de la nave;

5°. Por la falta de convoy, cuando se hubiere ajustado para navegar bajo la escolta de un buque de guerra;

6°. Por cualquiera enfermedad que le inhibe pará prestar el servicio á que se hubiere comprometido;

7°. Por el mal trato ó falta de alimentos convenientes.

La rescisión en este caso podrá ser solicitada durante el viaje ante el juzgado de comercio en los puertos de la República, y en los extranjeros ante el cónsul guatemalteco, y en su defecto ante la autoridad local.

Art. 830. Se prohibe á los hombres de mar, bajo pena de perder sus salarios, demandar al capitán durante el viaje, salvo en los casos previstos en el artículo precedente.

Art. 831. La tripulación no puede cargar mercaderías por su cuenta sin consentimiento del naviero ó del que hubiere fletado la nave por entero, á no ser que la costumbre local se lo permita.

Art. 832. Los hombres de mar están obligados:

1°. Á cumplir su empeño, bajo responsabilidad de daños y perjuicios y bajo las penas que establecen las leyes y reglamentos de marina, á ménos que les sobrevenga justa causa para no hacerlo.

En consecuencia, para pasar al servicio de otra nave, sin incurrir en las responsabilidades indicadas, deberán obtener permiso por escrito del naviero ó capitán con quien se hubieren ajustado;

2°. Á embarcarse en el momento en que el capitán los requiera y á equipar y cargar la nave;

3°. Á obedecer sin contradicción al capitán y á los oficiales, en su caso, en todo lo concerniente al servicio de la nave;

4°. Á permanecer á bordo y no salir de la nave sin licencia del capitán ó del que haga sus veces;

5°. Á defender la nave atacada por enemigos ó piratas y auxiliar activamente al capitán en todos los casos en que el buque peligre;

6°. Á declarar la verdad de los hechos acaecidos siempre que el capitán lo pida para justificar sus protestas;

7°. Á descargar el buque concluído el viaje y á desarmarlo y amarrarlo en lugar seguro.

Art. 833. Las obligaciones recíprocas del naviero y gente de mar, principian en el momento de firmarse las contratas y concluyen por el desarme del buque.

Art. 834. Las obligaciones del hombre de mar se extinguen:

1°. Por la conclusión del tiempo del ajuste ó del viaje para que fuere contratado;

2°. Por su muerte;

3°. Por su despedida del servicio;

4°. Por la venta, apresamiento ó naufragio del buque;

5°. Por la variación del destino del mismo;

6°. Por la revocación voluntaria ó forzada del viaje.

Art. 835. Aconteciendo la revocación del viaje, por un hecho voluntario del naviero antes de que el buque haya zarpado del puerto, los hombres de mar ajustados por meses percibirán por vía de indemnización una mensualidad de su respectivo salario y el que hubieren devengado.

Ajustada la tripulación por un precio dado, los salarios serán determinados dividiendo el precio por el número de días que aproximadamente se calcule debería durar el viaje.

Este cálculo se hará por peritos.

Calculándose que la duración del viaje proyectado no debería pasar de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días.

Las anticipaciones hechas á la tripulación serán deducidas del importe de la indemnización.

Art. 836. Siempre que la revocación ocurra después de principiado el viaje, los hombres de mar contratados por meses, percibirán el salario devengado y además el correspondiente al tiempo que necesiten para llegar al puerto del destino del buque, y los contratados por viaje, devengarán la cantidad que hubieren estipulado.

A unos y otros se les proporcionará trasporte para el puerto de salida ó de descarga á su elección.

Art. 837. Las disposiciones de los dos artículos precedentes, serán aplicadas aun en los casos en que la revocación del viaje pro-

venga de un hecho voluntario de los cargadores, salvo el derecho del naviero para reclamar de estos la indemnización correspondiente.

Art. 838. Revocado el viaje, antes de la salida por justa causa, independiente del naviero, ó cargadores, los hombres de mar no tienen derecho á indemnización alguna, y sólo podrán reclamar el pago de los salarios devengados hasta el día de la revocación.

Art. 839. Son causas justas para la revocación del viaje:

1°. La declaración de guerra entre la República y la nación á que pertenezca el puerto de la descarga, y la prohibición del comercio con esa misma nación;

2°. El bloqueo del puerto á que fuere destinada la nave, ó una peste existente en el mismo puerto;

3°. La prohibición de importar al puerto á que se dirije el buque, mercaderías de la misma especie de las que conduce;

4°. El embargo del buque de orden de autoridad competente, ó la detención por causa ajena de la voluntad del naviero;

5°. Cualquiera avería del mismo buque que le inhabilite para navegar.[a]

Art. 840. Ocurriendo después de comenzado el viaje alguno de los casos propuestos en los tres primeros números del anterior artículo, los hombres de mar, concertados por meses, percibirán en el puerto de la primera arribada los salarios que les correspondan, según el tiempo que hubieren servido, y los ajustes quedarán rescindidos.

Si estos fueren hechos por cantidad determinada, el monto del salario será fijado en la forma que prescribe el inciso 2° del art. 834.

Pero si el buque hubiere de seguir navegando, el capitán y la tripulación están recíprocamente obligados al cumplimiento de sus ajustes.

Art. 841. En el caso previsto en el núm. 4° del art. 838, se abonará á la tripulación contratada por meses, la mitad de sus salarios durante el embargo ó la detención; pero si duraren más de noventa días, el ajuste quedará rescindido sin indemnización.

El contrato celebrado por cantidad fija será también rescindido pasados los noventa días.

Art. 842. La tripulación no podrá exigir más que el pago de los salarios devengados en el caso que expresa el núm. 5° del precitado artículo.

Si la inhabilitación del buque fuere causada por dolo ó culpa del capitán ó piloto, la tripulación podrá exigir de estos la indemnización que corresponda.

Art. 843. Variado el destino del buque antes de su salida, y no conformándose los hombres de mar con la variación, el naviero les abonará los salarios correspondientes á los días trascurridos desde la fecha del respectivo ajuste, y una mensualidad por vía de indemnización.

---

[a] Este artículo es algo parecido al art. 640 del Código Español.

Si aceptaren la variación, y la distancia ú otros motivos dieren mérito á un salario ó retribución mayor, el aumento será fijado por peritos si las partes no lo acordaren amigablemente.

La regla establecida en el inciso 1° se aplicará también al caso en que la variación provenga de un hecho de los cargadores, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan al naviero.

Art. 844. La prolongación del viaje á puertos más distantes de los designados, causada por un hecho voluntario del naviero ó de los cargadores, da derecho á los hombres de mar, contratados por cantidad fija, á un aumento de salario proporcionado al convenido en sus respectivos ajustes.

El caso contrario no priva á los hombres de mar del derecho al íntegro pago de los salarios estipulados.

Art. 845. Los hombres de mar ajustados á la parte no tienen derecho á reclamar salarios ni indemnización por la revocación, variación, retraso ó prolongación del viaje, provenientes de un caso fortuito ó fuerza mayor.

Pero si tales sucesos fueren ocasionados por un hecho del naviero ó del capitán, la gente de mar tendrá derecho á una indemnización á juicio de peritos.

Si ocurrieren por un hecho de los cargadores, los hombres de mar no tendrán otra acción sino á la cuota proporcional que les corresponda según sus ajustes, en la indemnización que aquéllos dieren al naviero.

Art. 846. Las reglas de este título son aplicables á los contratos del capitán, en cuanto no se opongan á las establecidas en el capítulo 2° del título anterior.

HAITÍ.

Título III.—*De los propietarios de barcos.*

Art. 213. Todo propietario de barco será civilmente responsable de los actos del capitán y en todo relativo al barco y á la expedición.

En todos los casos podrá eximirse de las obligaciones arriba consignados por el abandono del barco y del flete.

Art. 214. Los propietarios de los buques armados en corso no serán responsables de los delitos y depredaciones cometidas en el mar por la gente armada que fuese á bordo de sus barcos, ni por las tripulaciones, sino en la cantidad por la que hubiesen dado afianzamiento, á menos que hubiesen sido partícipes ó cómplices.

Art. 215. El propietario podrá despedir al capitán, y no habrá lugar á indemnización si no hubiese sido estipulada por escrito.[a]

---

[a] Véase el art. 603 del Código Español.

Art. 216. Si el capitán despedido fuese copropietario del barco, podrá renunciar á su copropiedad y exigir el reembolso del capital que la represente.

Los peritos convenidos ó nombrados de oficio, determinarán el total del mismo.

Art. 217. En todo lo concerniente al interés común de los propietarios de un barco, se seguirá el parecer de la mayoría.

La mayoría se determinará por la participación de interés en el barco que exceda la mitad de su valor.

No podrá concederse la licitación del barco sino á petición de los propietarios que formaren en junto la mitad del interés total en el mismo, si no hubiere convenio escrito en contrario.

Título IV.—*Del capitán.*

Art. 218. Todo capitán, piloto ó patrón, encargado de la conducción de un buque cualquiera, será responsable de sus faltas, aun ligeras, cometidas en el ejercicio de sus funciones.

Art. 219. Será responsable de las mercancías ó productos de que se encargare y dará de ellos recibo.

Este recibo se llamará conocimiento.

Art. 220. Corresponderá al capitán formar la tripulación del barco y escoger y ajustar los marineros y otras personas de la tripulación; lo que hará, sin embargo, de acuerdo con los propietarios cuando se encontrare en el punto de su residencia.

Art. 221. El capitán llevará un registro acotado y rubricado por el decano del tribunal de comercio, ó por el juez de paz, en las localidades donde aquel tribunal no existiere.

Dicho registro contendrá;

Las decisiones tomadas durante el viaje;

Los ingresos y gastos concernientes al buque, y, en general, todo lo que se relacionare con su carga, y todo lo que pueda dar lugar á rendir una cuenta ó formular una demanda.

Art. 222. Antes de tomar cargamento, el capitán estará obligado á hacer visitar su barco, según los términos y en las formas prescritas por los reglamentos.

El acta de visita se depositará en la escribanía del Tribunal de Comercio, y de ella se entregará un extracto al capitán.[a]

Art. 223. El capitán deberá llevar á bordo:

El acta de propiedad del barco;

El acta de nacionalidad;[b]

---

[a] Véase Rec. gen. núm. 1514. Aviso del 4 de abril de 1841, del Secretario de Estado, concerniente á la naturalización de naves extranjeras.—No. 1665. Decreto del 12 de agosto de 1843, sobre la naturalización y la navegación de buques de comercio, art. 19.

[b] Véase ibidem, arts. 1, 2 y siguientes.

La lista de la tripulación;
Sus conocimientos y carta partida ó contrato de fletamento;
Las actas de visita;
Los recibos de pago ó de fianza de las aduanas.[a]

ART. 224. El capitán tiene obligación de permanecer personalmente en su barco á la entrada y salida de los puertos, fondeaderos ó ríos.

ART. 225. En caso de contravención á las obligaciones impuestas por los cuatro artículos anteriores, el capitán será responsable de todos los accidentes, con respecto á los interesados, en el buque y en su cargamento.

ART. 226. El capitán responderá igualmente de todo el daño que puedan sufrir las mercancías ó productos que hubiese cargado en el cubierta de su barco sin el consentimiento escrito del cargador.

Esta disposición no se aplicará al pequeño cabotaje.

ART. 227. La responsabilidad del capitán no cesará sino por la prueba de obstáculos de fuerza mayor.

ART. 228. El capitán y las personas de la tripulación que estuviesen á bordo, ó que pasasen á bordo en los botes para hacerse á la vela, no podrán ser detenidas por deudas civiles, sino en razón de aquéllas que hubiesen contraído para hacer el viaje, y aun en este último caso, no lo serán tampoco si prestasen fianza.

ART. 229. En la localidad donde residieren los propietarios ó sus apoderados el capitán no podrá, sin su autorización especial, hacer trabajar en las reparaciones del barco, comprar velas, jarcias y otros con destino al mismo, ni tomar con este fin dinero prestado sobre el casco del barco, ni tampoco podrá fletarlo.

ART. 230. Si se fletase el barco con el consentimiento de los propietarios, y algunos de ellos se negasen á contribuír á los gastos necesarios para la expedición, el capitán podrá, veinticuatro horas después de haber intimado á los que se negaren á contribuír con su contingente, tomar prestado á la gruesa por su cuenta y por la parte que ellos tuvieren en el barco, con la autorización del decano.

ART. 231. Si durante el curso del viaje hubiese necesidad de reparos ó compras de víveres, el capitán, después de haberlo hecho constar en un acta firmada por los principales de la tripulación, y haciéndose autorizar en Haití por el Tribunal de Comercio, ó en su defecto, por el juez de paz; en el extranjero por el cónsul haitiano, ó en su defecto, por el magistrado de la localidad, podrá tomar prestado sobre el caso y quilla del barco, dar en garantía ó vender mercancías ó productos hasta el cupo de la cantidad que las necesidades probadas exigiesen.

Los propietarios ó el capitán que los representase tendrán en cuenta las mercancías ó productos vendidos, según el precio y calidad de las de

[a] Véase el art. 612 del Código Español.

la misma naturaleza en el lugar de la descarga del buque al tiempo de su llegada.

Art. 232. Antes de su salida de un puerto extranjero para regresar á Haití, el capitán estará obligado á remitir á sus propietarios ó á sus apoderados una cuenta firmada por él mismo, expresando el estado de la carga, el precio de las mercaderías de su cargamento, las cantidades por él tomadas á préstamo, los nombres y los domicilios de los prestamistas.

Art. 233. El capitán que, sin necesidad, hubiese tomado dinero sobre el casco, abastecimiento ó equipo del barco, ó hubiese empeñado ó vendido mercancías ó productos ó víveres, ó hubiese introducido en sus cuentas averías ó gastos supuestos, será responsable para con el naviero, y estará personalmente obligado al reembolso del dinero ó al pago de los objetos, sin perjuicio del proceso criminal si hubiese lugar á ello.[a]

Art. 234. Fuera de los casos de imposibilidad para navegar, legalmente probada, el capitán no podrá, bajo pena de nulidad, vender el barco sin un poder expreso de los propietarios.

Art. 235. Todo capitán de buque contratado para un viaje estará obligado á terminarlo, bajo pena de todos los gastos, daños y perjuicios, con respecto á los propietarios y fletadores.

Art. 236. El capitán que navegase á flete común, no podrá hacer ningún tráfico ni comercio por cuenta propia si no hubiere convenio en contrario.

Art. 237. En caso de contravención á las disposiciones mencionadas en el artículo anterior, las mercancías ó productos embarcados por cuenta particular del capitán se confiscarán en provecho de los interesados.

Art. 238. El capitán no podrá abondonar su barco durante el viaje, cualquiera que fuese el peligro, sin el parecer de los oficiales y principales de la tripulación; y en este caso, estará obligado á salvar consigo mismo el dinero y la mayor cantidad posible de las mercancías ó productos más preciosos del cargamento bajo su responsabilidad personal.

Si los objetos así sacados del barco se perdiesen por cualquier accidente fortuito, el capitán quedará libre de toda responsabilidad.

Art. 239. Dentro de las veinticuatro horas después de su llegada, el capitán estará obligado á hacer visar su registro y depositar una relación que exprese:

El lugar y tiempo de su salida;

El derrotero que ha llevado;

Los azares que ha corrido;

Los desórdenes acaecidos en el barco y todas las circunstancias notables de su viaje.

---

[a] Véase el art. 621 del Código Español.

ART. 240. La relación se hará en la escribanía ante el decano del Tribunal de Comercio.

En los puntos donde dicho tribunal no existiese, comparecerá ante el juez de paz de la circunscripción.

El juez de paz que recibiese la relación estará obligado á elevarla sin demora al decano del Tribunal de Comercio más próximo.

En ambos casos, el depósito se hará en la escribanía del Tribunal de Comercio.

ART. 241. Si el capitán abordase á un puerto extranjero, estará obligado á presentarse al cónsul de Haití, á quien dará la relación, recibiendo un certificado en que se haga constar la época de su llegada y de su partida, el estado y naturaleza de su cargamento.

ART. 242. Si durante el curso del viaje, el capitán se viere obligado á hacer escala en un puerto haitiano, tendrá el deber de declarar al decano del Tribunal de Comercio de dicho punto las causas de su arribada.

En las localidades donde no existiese Tribunal de Comercio, la declaración se hará ante el juez de paz ó á cualquiera otra autoridad.

Si la arribada forzada tuviese lugar en un puerto extranjero, hará la declaración ante el cónsul de Haití, ó, en su defecto, ante el magistrado de la localidad.

ART. 243. El capitán que naufragase y se salvase sólo o con parte de su tripulación, estará obligado á presentarse ante el decano del Tribunal de Comercio, ó, en su defecto, ante el juez de paz ó ante cualquiera otra autoridad civil, depositar su relación justificada por las personas de su tripulación que se hubiesen salvado y se encontrasen con él, y sacar copia de la misma.

ART. 244. Para comprobar la relación del capitán, el juez recibirá las declaraciones de la gente de la tripulación, y si fuese posible, de los pasajeros, sin perjuicio de otras pruebas.

No se admitirán en descargo del capitán las relaciones no comprobadas, ni éstas harán fe en juicio, excepto en los casos en que el capitán que naufragase se hubiese salvado sólo en el punto donde hiciese su relación.

Se reservará á las partes la prueba de los hechos contrarios.

ART. 245. Fuera de los casos de peligro inminente, el capitán no puede descargar ninguna mercancía ó producto antes de haber hecho su relación, bajo pena de procedimientos extraordinarios contra el mismo.

ART. 246. Si durante el viaje faltasen las provisiones en el buque, el capitán, oyendo el parecer de los principales de la tripulación, podrá obligar á los que tuvieren víveres en particular, á ponerlos en común, salvo el pago de su valor.

Título V.—*De la contrata y salarios de los marinos y gente de la tripulación.*

Art. 247. Las condiciones de contrata del capitán y de los hombres de la tripulación de un barco, se harán constar por la lista de la tripulación ó por los convenios de las partes.

Art. 248. Ni el capitán ni la gente de la tripulación podrán, bajo ningún pretexto, cargar en el buque ninguna mercancía ó producto por su propia cuenta sin permiso de los propietarios y sin pagar su flete, si no estuviesen autorizados por la contrata.

Art. 249. Si el viaje quedase roto por causa de los propietarios, capitán ó fletadores antes de la partida del barco, los marinos contratados por viaje ó por meses serán pagados por los días que empleasen en el equipo del barco.

Si no hubiesen pagado todavía los anticipos recibirán como indemnización un mes del salario convenido.

Si sobreviniese la ruptura después de haber emprendido el viaje, recibirán la paga entera conforme á los términos del convenio.

Los marinos contratados por meses recibirán los salarios estipulados por el tiempo que sirviesen, y, además, por vía de indemnización, la mitad de sus gajes por el resto de la duración presumida del viaje para el cual estuviesen contratados.

Los marinos contratados por viaje ó por meses recibirán, además, el pasaje de regreso hasta el punto de partida del barco, á menos que el capitán, los propietarios ó fletadores, les proporcionase embarque en otro buque que volviese al dicho punto de partida.[a]

Art. 250. Si hubiese interrupción de comercio con el punto de destino del buque, ó si éste fuese detenido por orden del Gobierno antes de emprender el viaje, no se deberá á los marinos más que los salarios ó los jornales empleados en equipar el barco.

Art. 251. Si la interrupción de comercio ó la detención del barco tuviesen lugar durante el viaje:

En el primar caso, los marinos serán pagados en proporción del tiempo que hubiesen servido;

En el segundo caso, el salario de los marinos contratados por meses correrá por mitad durante el tiempo de la detención; el de la contratación por viaje se pagará conforme á los términos de su contrata.

Art. 252. Si el viaje se prolongase, el salario de los marinos contratados aumentará proporcionalmente á dicha prolongación.

Art. 253. Si el barco descargase voluntariamente en un punto más próximo que el designado por el contrato de fletamento, no se le hará ninguna disminución.

Art. 254. Si los marinos fuesen contratados con interés ó por flete, no se les deberá ninguna indemnización ni salarios por causa de ruptura, retraso ó prolongación de viaje ocasionados por fuerza mayor.

---

[a] Véase el art. 638 del Código Español.

Si la ruptura, el retraso ó la prolongación sobreviniesen por causa de los cargadores, los tripulantes tendrán parte en las indemnizaciones que se adjudicasen al barco. Estas indemnizaciones se repartirán entre los propietarios del barco y los tripulantes en la misma proporción que lo hubiera sido el flete.

Si el obstáculo sobreviniese por causa del capitán ó de los propietarios, uno y otros estarán obligados á pagar las indemnizaciones debidas á la tripulación.

Art. 255. En caso de presa, naufragio ó declaración de inutilidad para navegar, y pérdida entera del barco y de las mercancías ó productos, los marinos no podrán pretender á ningún salario.

Nunca estarán obligados á reembolsar los anticipos que hubiesen recibido por su salario.

Art. 256. Si se salvase alguna parte del barco, se pagará el salario á los marinos contratados por viaje ó por meses sobre los restos salvados por ellos.

Si los restos no bastasen, ó si no hubiesen salvado más que mercancías ó productos, se les pagará el salario subsidiariamente sobre el flete.

Art. 257. Los marinos contratados por flete recibirán el pago de sus salarios sólo por el mismo flete en proporción del que recibiese el capitán.

Art. 258. De cualquier modo que fuesen contratados los marinos, se les pagarán los días por ello empleados en salvar los restos y efectos de los náufragos.

Art. 259. Si el marino enfermase durante el viaje, ó se hiriese en servicio del buque, se le pagarán sus salarios y será tratado y curado á expensas del mismo buque.

Art. 260. El marino será tratado y curado á expensas del barco y del cargamento, si hubiese sido herido combatiendo contra los enemigos y piratas.

Art. 261. Si el marino saliese del buque sin autorización y fuese herido en tierra, los gastos de su cura y tratamiento serán de su propia cuenta, y hasta podrá ser despedido por el capitán. En este caso, no se le pagarán sus salarios sino en proporción del tiempo que hubiese servido.

Art. 262. En caso de muerte de un marino durante el viaje, si hubiese sido contratado por meses, su sucesión tendrá derecho á sus salarios hasta el día de su fallecimiento.

Si el marino contratado por viaje muriese á la vuelta, la mitad de sus salarios se le deberán.

Si el marino fuese contratado por viaje, con interés ó por flete, devengará el total de sus salarios si muriese después de haber principiado el viaje.

Los salarios del marino muerto defendiendo el barco se deberán en su totalidad por todo el viaje si el buque llegare á buen puerto.[a]

---

[a] Véase el art. 645 del Código Español.

Art. 263. El marino cogido en el barco no podrá pedir nada contra el capitán, ni contra los propietarios ni fletadores, para el pago de su rescate.

Se le pagarán sus salarios hasta el día que hubiere sido cogido.

Art. 264. El marino cogido, si hubiere sido enviado al mar ó á tierra para el servicio del buque, tendrá derecho al pago íntegro de sus salarios y á una indemnización para su rescate si el buque llegase á puerto de salvación.

Art. 265. Los propietarios del buque deberán la indemnización si el marino hubiese sido enviado al mar ó á tierra para algún servicio del buque.

Los propietarios de éste y del cargamento deberán la indemnización si el marino hubiese sido enviado al mar ó á tierra en servicio del buque ó del cargamento.

Art. 266. El total de la indemnización se fija en ciento veinte gourdes.

Su cobro y empleo se harán según las formas determinadas por el Gobierno.

Art. 267. Todo marino que justificase haber sido despedido sin causa justa tendrá derecho á una indemnización contra el capitán.

Esta indemnización se fija en una tercera parte de los salarios si la despedida tuviere lugar antes de principiar el viaje.

En la totalidad de los salarios y gastos de regreso si la despedida hubiere tenido lugar durante el curso del viaje.

En ninguno de los casos arriba expresados podrá el capitán reclamar el importe de la indemnización contra los propietarios del barco.

No habrá lugar á indemnización si el marino hubiere sido despedido antes de cerrar la lista de la tripulación.

En ningún caso podrá el capitán despedir á un marino en país extranjero.

Art. 268. El barco y el flete estarán especialmente afectos á los salarios de los marinos.

Art. 269. Todas las disposiciones relativas á los salarios, pago y rescate de los marinos serán comunes á los oficiales y demás gente de la tripulación.

HONDURAS.

Título II.—*De las personas que intervienen en el comercio marítimo.*

Capítulo primero.—De los propietarios del buque y de los navieros.

(Art. 574 es igual al art. 586 del Código Español.

Art. 575 es igual al art. 587 del Código Español.

Art. 576 es igual al art. 588 del Código Español.

Art. 577 es igual al art. 589 del Código Español.

Art. 578 es igual al art. 590 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria.

Art. 579 es igual al art. 591 del Código Español.

Art. 580 es igual al art. 592 del Código Español, con excepción de las dos últimas líneas que no están en el art. 580 del Código Hondureño; y las palabras "del Código de Procedimientos" en vez de "Ley de Enjuiciamiento Civil," como dice en el Código Español.

Art. 581 es igual al art. 593 del Código Español.

Art. 582 es igual al art. 594 del Código Español.

Art. 583 es igual al art. 595 del Código Español, con excepción de las palabras "comerciantes respectiva" en vez de "comerciantes de la provincia," como dice en el art. 595 del Código Español.

Art. 584 es igual al art. 596 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria.

Art. 585 es igual al art. 597 del Código Español.

Art. 586 es igual al art. 598 del Código Español.

Art. 587 es igual al art. 599 del Código Español.

Art. 588 es igual al art. 600 del Código Español.

Art. 589 es igual al art. 601 del Código Español.

Art. 590 es igual al art. 602 del Código Español.

Art. 591 es igual al art. 603 del Código Español.

Art. 592 es igual al art. 604 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria.

Art. 593 es igual al art. 605 del Código Español.

Art. 594 es igual al art. 606 del Código Español, con excepción de la palabras "el Código de Procedimientos."

Art. 595 es igual al art. 607 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria.

Art. 596 es igual al art. 608 del Código Español.)

Capítulo II.—De los capitanes y de los patrones de buques.

(Art. 597 es igual al art. 609 del Código Español.

Art. 598 es igual al art. 610 del Código Español.

Art. 599 es igual al art. 611 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria y las palabras "el Código de Procedimientos" en vez de "la Ley de Enjuicamiento Civil" como en el Código Español.

Art. 600 es igual al art. 612 del Código Español, con excepción de las referencias numerarias.

Art. 601 es igual al art. 613 del Código Español.

Art. 602 es igual al art. 614 del Código Español.

Art. 603 es igual al art. 615 del Código Español.

Art. 604 es igual al art. 616 del Código Español.

Art. 605 es igual al art 617 del Código Español.

Art. 606 es igual al art. 618 del Código Español, con excepción de las referencias numerarias.

Art. 607 es igual al art. 619 del Código Español.

Art. 608 es igual al art. 620 del Código Español.

Art. 609 es igual al art. 621 del Código Español.

Art. 610 es igual al art. 622 del Código Español.

Art. 611 es igual al art. 623 del Código Español.

Art. 612 es igual al art. 624 del Código Español.

Art. 613 es igual al art. 625 del Código Español.)

Capítulo III.—De los oficiales y tripulación del buque.

(Art. 614 es igual al art. 626 del Código Español.

Art. 615 es igual al art. 627 del Código Español.

Art. 616 es igual al art. 628 del Código Español.

Art. 617 es igual al art. 629 del Código Español.

Art. 618 es igual al art. 630 del Código Español.

Art. 619 es igual al art. 631 del Código Español.

Art. 620 es igual al art. 632 del Código Español.

Art. 621 es igual al art. 633 del Código Español.

Art. 622 es igual al art. 634 del Código Español, con excepción del párrafo 1°. (1°.) El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente. * * *

Art. 623 es igual al art. 635 del Código Español.

Art. 624 es igual al art. 636 del Código Español.

Art. 625 es igual al art. 637 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria.

Art. 626 es igual al art. 638 del Código Español, con excepción de las palabras "el Código de Procedimientos" en vez de "La Ley de Enjuiciamiento Civil" como en el art. 638 del Código Español.

Art. 627 es igual al art. 639 del Código Español.

Art. 628 es igual al art. 640 del Código Español.

Art. 629 es igual al art. 641 del Código Español.

Art. 630 es igual al art. 642 del Código Español.

Art. 631 es igual al art. 643 del Código Español.

Art. 632 es igual al art. 644 del Código Español.

Art. 633 es igual al art. 645 del Código Español.

Art. 634 es igual al art. 646 del Código Español.

Art. 635 es igual al art. 647 del Código Español.

Art. 636 es igual al art. 648 del Código Español.)

Capítulo IV.—De los sobrecargos.

(Art. 637 es igual al art. 649 del Código Español.

Art. 638 es igual al art. 650 del Código Español.

Art. 639 es igual al art. 651 del Código Español.)

MÉXICO.

TÍTULO II.—*De las personas que intervienen en el comercio marítimo.*

CAPÍTULO I.—DE LOS NAVIEROS.

ART. 666. Se entiende por "naviero" la persona encargada de avituallar ó representar al buque en el puerto en que se halle.

ART. 667. Para ser naviero se requiere la capacidad legal que exige el ejercicio del comercio.

ART. 668. Al naviero pertenece privativamente hacer todos los contratos respectivos á la nave, su administración, fletamento y viajes; y el capitán ó contramaestre de la nave deben arreglarse á las instrucciones y órdenes escritas y firmadas que de él reciban, quedando dichos capitán ó contramaestre responsables de cuanto hagan en contravención de ellas.

ART. 669. También corresponde al naviero hacer el nombramiento y ajuste del capitán; pero si tuviere copartícipes en la propiedad de la nave, deberá hacerse dicho nombramiento por la mayoría de todos ellos.

ART. 670. Pueden los navieros desempeñar por sí mismos los oficios de capitán ó contramaestre de sus naves, sin que lo estorbe la repugnancia de ningún propietario. En caso de concurrir á solicitarlo dos copropietarios se preferirá al que tenga más interés en el buque, y si ambos tuvieren igual porción en él, se sorteará el que haya de serlo.

ART. 671. El naviero es responsable de las deudas y obligaciones que contraiga el capitán de su nave para repararla, habilitarla y aprovisionarla, y no puede eludir esta responsabilidad alegando que el capitán se excedió de sus facultades.

ART. 672. También recae sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero á que haya dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podrá salvarse de ella haciendo abandono de la nave con todas sus pertenencias y los fletes que haya devengado en el viaje, á no ser que sea al mismo tiempo capitán ó sólo copartícipe en la propiedad, pues en el primer caso no podrá hacer el abandono, y en el segundo, á pesar de él, será responsable en la proporción de la parte que tenga en el dominio de la nave.

ART. 673. No tiene responsabilidad el naviero en los excesos que durante la navegación cometan el capitán y tripulación, y sólo habrá lugar por razón de ellos á proceder contra las personas y bienes de los que resulten culpables.

ART. 674. El naviero indemnizará al capitán de todos los suplementos que haya hecho en utilidad de la nave con fondos propios ó ajenos, siempre que haya obrado con arreglo á sus instrucciones ó usado de las facultades que legítimamente le competan.

ART. 675. Los propietarios de navíos armados en corso no serán responsables de los delitos y depredaciones cometidas en la mar por la gente de guerra que se encuentre á su bordo ó por la tripulación, sino hasta la suma por la cual hayan dado fianza, á menos que sean partícipes ó cómplices.

(Art. 676 es igual en substancia al art. 603 del Código Español.)

ART. 677. Despidiéndose al capitán ó á otro individuo de la tripulación durante el viaje, se les abonará su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que hubiesen cometido algún delito que diera justa causa para despedirlos ó los inhabilitara para desempeñar su servicio.

ART. 678. Cuando los ajustes del capitán é individuos de la tripulación con el naviero tengan tiempo ó viaje determinado, no podrán aquéllos ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, embriaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento, por dolo ó negligencia manifiesta ó probada.

ART. 679. Si el capitán despedido es copropietario de la nave, puede renunciar á la comunidad y exigir el reembolso del valor de su parte, la que se determinará por peritos. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial de la sociedad, no se le podrá privar de su encargo sin causa grave, calificada sin forma de juicio por peritos competentes, cuyo dictamen se ejecutará sin ulterior recurso.

ART. 680. El naviero no podrá admitir ni contratar más carga que la que responda á la cabidad que esté detallada á su nave en la matrícula; y si lo hiciere, será responsable de los perjuicios que se sigan á los cargadores.

ART. 681. Si un naviero contratase más carga de la que debe llevar su nave, indemnizará á los cargadores, á quienes deje de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hayan sobrevenido.

ART. 682. Todo contrato entre el naviero y el capitán caduca en caso de venderse la nave, reservándose á éste su derecho por la indemnización que le corresponda, según los pactos hechos con el naviero. La nave vendida queda obligada, durante un año, á la seguridad del pago de esta indemnización, si después de haberse dirigido la acción contra el vendedor, resultare éste insolvente.

CAPÍTULO II.—DE LOS CAPITANES.

(Art. 683 es igual al art. 609 del Código Español, solamente en el párrafo 1° con excepción de la palabra "mejicanos," que es en el Código Español "españoles."

Art. 684 es igual al art. 610 del Código Español, con la excepción de la palabra "averiguación," que es en art. 610, cláusula 3ª del Código Español, "sumaria."

Art. 685 es igual al art. 611 del Código Español, con excepción del último párrafo, que es como sigue: "En estos dos últimos casos habrá de acudir á la autoridad judicial del puerto, siendo en Méjico, y al cónsul mejicano, hallándose en el extranjero; y en donde no lo hubiere, á la autoridad local."

Art. 686 es igual al art. 612 del Código Español, con excepción de las palabras "Méjico" y "mejicano," que son "España" y "español" en el art. 686, cláusula 8 del Código Español; "á las fracciones 7 y 8, art. 646," en vez de "al art. 583" como en cláusula 9ª del Código Español, y "mejicano" en vez de "español" en cláusula 15 del Código Español.

Art. 687 es igual al art. 613 del Código Español.

Art. 688 es igual al art. 614 del Código Español.

Art. 689 es igual al art. 615 del Código Español, con excepción que no tiene las palabras "expresadas en el" como dice en línea 5ª, art. 615, del Código Español.

Art. 690 es igual al art. 616 del Código Español.

Art. 691 es igual al art. 617 del Código Español.

Art. 692 es igual al art. 618 del Código Español, con excepción de los números "684" y "686" en cláusula 5ª, y "686" en cláusula 7ª, que son "610" y "612" en el art. 618 del Código Español, y "612" en cláusula 7ª.

Art. 693 es igual al art. 619 del Código Español.

Art. 694 es igual al art. 620 del Código Español.

Art. 695 es igual al art. 621 del Código Español.

Art. 696 es igual al art. 622 del Código Español.

Art. 697 es igual al art. 623 del Código Español.

Art. 698 es igual al art. 624 del Código Español, con excepción de la palabra "jurada" en párrafo 2°, línea 5ª, y en párrafo 3°, línea 3ª, y que no está en art. 698 del Código Mejicano.

Art. 699 es igual al art. 625 del Código Español.)

Capítulo III.—De los oficiales y tripulación del buque.

Art. 700 es igual al art. 626 del Código Español.

Art. 701 es igual al art. 627 del Código Español.

Art. 702 es igual al art. 628 del Código Español.

Art. 703 es igual al art. 629 del Código Español.

Art. 704 es igual al art. 630 del Código Español.

Art. 705 es igual al art. 631 del Código Español.)

Art. 706. Por responsabilidad ó inhabilitación del capitán y del segundo capitán, sucede el contramaestre en el mando y responsabilidad de la nave.

(Art. 707 es igual al art. 632 del Código Español, con excepción de las palabras en la última cláusula "Anuncios notables," que son, en el art. 632 del Código Español. "Ocurrencias notables."

Art. 708 es igual al art. 633 del Código Español.

Art. 709 es igual al art. 634 del Código Español, con excepción de las palabras "que determina la ley" en vez de "quinta parte de la tripulación," como dice en línea 6ª, art. 634, Código Español, y las palabras "mejicanos" y "Mejico" en vez de "españoles" y "España;" también núm. "686," que es "612" en el Código Español.

Art. 710 es igual al art. 635 del Código Español.

Art. 711 es igual al art. 636 del Código Español.

Art. 712 es igual al art. 637 del Código Español, con excepción del núm. "719," que en el art. 639 del Código Español es "644."

Art. 713 es igual al art. 638 del Código Español, con excepción de las palabras "la ley" en vez de "La ley de enjuiciamiento civil," como dice en la cláusula 2ª, art. 638 del Código Español.

Art. 714 es igual al art. 639 del Código Español.

Art. 715 es igual al art. 640 del Código Español.

Art. 716 es igual al art. 641 del Código Español.

Art. 717 es igual al art. 642 del Código Español.

Art. 718 es igual al art. 643 del Código Español.

Art. 719 es igual al art. 644 del Código Español.

Art. 720 es igual al art. 645 del Código Español.

Art. 721 es igual al art. 676 del Código Español.

Art. 722 es igual al art. 647 del Código Español.

Art. 723 es igual al art. 678 del Código Español, con la excepción de las palabras "mozo de cámara" en vez de "paje," como en el art. 648 del Código Español.)

Capítulo IV.—De los sobrecargos.

(Art. 724 es igual al art. 649 del Código Español.

Art. 725 es igual al art. 650 del Código Español, con excepción de la palabra "capítulo" en vez de "sección," como en art. 650 del Código Español.

Art. 726 es igual al art 651 del Código Español.)

NICARAGUA.

Título II.—*De las personas que intervienen en el comercio marítimo.*

Sección primera.—De los navieros.[a]

Art. 337. Los navieros deben ser comerciantes matriculados en la República, sin lo cual sus naves no pueden ser habilitadas en ella. Les compete privativamente hacer todos los contratos relativos á la administración de la nave y el de fletamento, nombrar el capitán y prescribirle las instrucciones, que estará obligado á observar, so pena de idemnización. Si hubiere copartícipes de la nave, el nombramiento y ajustes deben hacerse por todos á pluralidad.

---

[a] Véanse los arts. 595, 596 y 609 del Código Español.

Art. 338. El naviero puede desempeñar por sí mismo las funciones de capitán ó maestre, si tiene para esto las cualidades legales, y no lo repugna la mayoría de los copartícipes.

Art. 339. El naviero, salvo su derecho contra el capitán, por inobservancia de sus instrucciones, debe satisfacer las deudas contraídas por éste, si se probare su inversión en servicio de la nave; y es responsable civilmente por la negligencia ó mala conducta del capitán y subalternos durante la navegación.

Art. 340. No es responsable el naviero por los contratos que el capitán hiciere fuera de sus atribuciones propias y sin su autorización expresa.

Art. 341. El naviero puede despedir á su arbitrio al capitán y tripulación; y si lo hiciere durante el viaje, debe abonarles sus salarios, calculados hasta el regreso al puerto donde se hizo el ajuste; salvo que hubieren cometido delito que los inhabilite para continuar su servicio; y si el capitán fuere copropietario de la nave no podrá ser despedido, sin que se le reintegre el valor de su porción social, á tasación de peritos.

Art. 342. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial de la acta de sociedad, podrá ésta despedirlo; pero será responsable á todas las indemnizaciones consiguientes, si no se demuestra haber mediado causa grave.

Art. 343. No puede admitirse en la nave más carga de la que corresponda á su capacidad detallada en la matrícula; y el capitán y el naviero son responsables solidariamente por los perjuicios que ocasione la falta de cumplimiento de esta disposición.

Art. 344. Todo ajuste entre el naviero y el capitán ó tripulación caduca por la venta de la nave; pero ésta queda afecta á la indemnización que les corresponda, según los pactos, previa excusión de los bienes del vendedor.

Art. 345. Por punto general, constituyen la mayoría de los copartícipes de una nave, los dueños de la mayor parte de ella, aunque sea menor el número de personas.

Sección 2ª.—De los capitanes.

Art. 346. El capitán ha de tener pericia calificada conforme á las ordenanzas de marina; y los que obtengan títulos de otras naciones pueden ser incorporados para ejercer la navegación en naves de la República, por acuerdo del Gobierno, con la fianza, limitaciones y condiciones que éste prescribiere.

Art. 347. El naviero no puede ejercer la capitanía de la nave si no tiene la patente de capitán, conforme á las ordenanzas.

Art. 348. Toca al capitán proponer al naviero para que definitivamente elija las personas del equipaje; no está obligado á recibir ninguna que no sea de su satisfacción; es el jefe de la nave, á quien la tripula-

ción debe obedecer; y puede usar de la fuerza contra los que resistieren, hasta reducirlos á obediencia, sin perjuicio de las penas correccionales establecidas por las ordenanzas de marina.

Art. 349. En ausencia del naviero y consignatario, el capitán está autorizado para contratar por sí los fletamentos, y tomar las disposiciones conducentes á la reparación precisa de la nave, y á mantenerla pertrechada y provista, quedando, en estos casos, responsable por negligencia ó contravención á sus instrucciones. También debe el capitán escoger por sí y ajustar definitivamente á los individuos de la tripulación, hallándose ausente el naviero.

Art. 350. Si el capitán no tuviere fondos para los objetos del artículo anterior, acudirá á los corresponsales del naviero, y, en defecto de éstos, á los interesados en la carga; á falta de ambos ó si no proveyeren dichos fondos, el capitán podrá tomarlos á la gruesa ventura, ó vender, á falta de esto, la parte del cargamento que sea indispensable, con autorización, para los dos últimos casos, del cónsul de la República, ó de la autoridad comercial del puerto donde se halle la nave, en ausencia del cónsul.

Art. 351. Despachada la nave para hacerse á la vela, ni el capitán, ni los individuos de la tripulación pueden ser detenidos por deudas que no procedan de valores suministrados para el mismo viaje; y aun en cuanto á éstos, se les admitirá fianza que garantice el pago de la deuda en cuanto sea legítima, si la nave no regresa en el tiempo que se haya prefijado.

Art. 352. El capitán llevará tres libros foliados y rubricados, como los otros de comercio, por el capitán del puerto, de la matrícula de su barco. En el primero se anotarán individualizadas las mercaderías que se carguen y descarguen, con expresión de sus números y marcas, especies y calidades, puertos de su procedencia y los de su destino, nombres de los cargadores y consignatarios, y los nombres, procedencia y destino de los pasajeros. En el segundo se registrarán los nombres y domicilios del equipaje, los términos y salarios estipulados, las cantidades que los individuos de la tripulación reciban, y las que dejaren consignadas para sus familias, con todo lo demás que el capitán recibiere para el servicio de la nave, y lo que invirtiere en este objeto. En el tercer libro, titulado Diario de navegación, se sentará, día por día, razón de los acontecimientos del viaje, y de las resoluciones que, con relación á la nave ó á su cargamento, se dictaren por acuerdo de los oficiales de ella, en los casos en que su voto deba ser consultado.

Art. 353. Si durante la navegación muriere algún pasajero ó individuo del equipaje, pondrá el capitán en buena custodia todos los papeles y pertenencias del difunto, con inventario exacto autorizado de testigos.[a]

---

[a] Véase el art. 645 del Código Español.

Art. 354. Está obligado el capitán, antes de tomar carga alguna, á hacer reconocer su nave por peritos, con intervención de los oficiales de ella y á depositar las diligencias originales de este reconocimiento en manos de la autoridad comercial del puerto. Hallándose la nave segura para emprender la navegación á que se le destina, se extenderá el acuerdo correspondiente en el libro de resoluciones; y en caso contrario, el viaje se suspenderá hasta que conste estar hechas las reparaciones convenientes, mediante un segundo reconocimiento.

Art. 355. Está obligado el capitán á llevar á bordo el instrumento de propiedad del buque, la patente de su matrícula, el rol de la tripulación, los conocimientos de la carga, una certificación de que habla el artículo anterior librada por la autoridad ante quien haya depositado las diligencias del caso, y constancia de estar pagados ó afianzados, en su salida, los derechos de aduana.

Art. 356. En ningún caso el capitán podrá separarse de la nave, en la entrada ó salida de los puertos, radas ó ríos; y estando en viaje, no pernoctará fuera de ella, sino por ocupación grave que proceda de su oficio. Tampoco es permitido al capitán ni á los individuos del equipaje dejar el servicio de la nave, ni sustituírlo en otras personas, durante el tiempo de sus ajustes, bajo la responsabilidad de daños y perjuicios, si no se probare impedimento calificado.

Art. 357. El capitán en su arribada á cualquier puerto, presentará, dentro de veinticuarto horas, al consul de la República, ó, á falta de éste, al capitán del puerto, un manifiesto escrito, en que hará declaración del nombre, matrícula, procedencia y destino de su buque, de la ruta que haya seguido, de las mercaderías que componen su carga, de los accidentes ocurridos en la navegación, y de la causa de su arribada; y recogerá copia certificada del manifiesto, y constancia de haber hecho revisar su diario.

Art. 358. En caso de naufragio, el capitán se presentará á la autoridad más inmediata, haciendo relación jurada del suceso, la que se comprobará por declaraciones de las personas que se hubieren salvado; y obtendrá el atestado de este acto en la forma que respectivamente prescriba la ley. Salvándose sólo el capitán, su declaración hará fe, en su descargo, á reserva de la prueba contraria.

Art. 359. Cuando se hubieren consumido las provisiones comunes de la nave, antes de llegar á puerto, podrá el capitán, de acuerdo con los oficiales, á pluralidad, obligar á los que tengan víveres por su cuenta particular á que los entreguen para el consumo común, satisfaciendo su importe en el acto, ó, á más tardar, en el primer puerto donde arribare.

Art. 360. El capitán, fuera del caso de peligro inminente, no puede descargar mercadería alguna antes de haber presentado el manifiesto, ó dado el informe en caso de naufragio. Nunca es permitido al capitán

cargar en la nave mercadería alguna, ni consentir que lo haga otro sin autorización del naviero, ni hacer pacto alguno con los cargadores, por su cuenta particular, aunque sea copartícipe. Si lo hiciere, las pérdidas serán á cargo suyo, y las ganancias á beneficio de la sociedad ó del propietario.

Art. 361. Desde todo puerto donde el capitán cargue la nave, debe remitir al naviero copias de los conocimientos, é informe de las cantidades que haya tomado, ú operaciones ejecutadas por cuenta del propietario; y no encontrando medios de comunicación, dará dichos avisos, lo mismo que el de su arribada al puerto de su dēstino, en el primero donde haya posibilidad de hacerlo.

Art. 362. En cualquier accidente de mar, en que el capitán crea deber abondonar la nave, ó arrojar, para salvarla, parte del cargamento, oirá sobre ello á los oficiales, y se estará á la decisión de la mayoría, en que valdrá por dos el voto del capitán. Pudiendo salvarse en los botes, procurará de preferencia llevar consigo los papeles y lo más precioso del cargamento.

Art. 363. El capitán, luego que se haya fletado la nave, debe ponerla franca de quilla y costados, lista para navegar, y recibir la carga en el término estipulado; y estando fletada por entero, no puede el capitán permitir la introducción de carga, sin anuencia del cargador.

Art. 364. No es permitido poner carga sobre la cubierta del buque, sin el consentimiento expreso de todos los cargadores, del naviero y de los oficiales de la nave, por unanimidad.

Art. 365. Es obligación del capitán mantenerse á bordo con toda su tripulación, mientras la nave se esté cargando, y llevar á efecto el viaje convenido, en el término que se haya fijado, si no sobreviniere peste, guerra, bloqueo ú otro peligro grave, para no emprender la navegación.

Art. 366. Cuando por violencia, algún corsario extrajere efectos de la nave ó de su carga, el capitán formalizará su asiento en el libro respectivo, y verificará justificación del hecho en el primer puerto á donde arribe obteniendo el atestado correspondiente.

Art. 367. El capitán que por temporal ú otra causa considere que hay daño ó avería en la carga, hará su protesta en el primer puerto á donde arribe dentro de veinticuatro horas, y la ratificará dentro del mismo término, luego que llegue al puerto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos; y hasta quedar evacuada ésta no podrá abrir las escotillas.

Art. 368. Luego que el capitán llegue al puerto de su destino y obtenga los permisos necesarios de las oficinas de marina y aduana, hará entrega de su cargamento á los respectivos consignatarios, sin desfalco, bajo su responsabilidad personal y la del buque, sus aparejos y fletes.

Art. 369. Las creces y aumentos que tenga la carga durante su estancia en la nave, pertenecen al propietario.

Art. 370. Por ausencia del consignatario ó persona legítima para recibir el cargamento, el capitán lo pondrá á disposición del Tribunal de Comercio, ó en su defecto, de la autoridad judicial del puerto, para que provea á su depósito, conservación y seguridad.

Art. 371. El capitán llevará un asiento formal de los géneros que entrega, con sus marcas y números, y expresión de su cantidad y calidad, y lo trasladará al libro de cargamentos.

Art. 372. El capitán es responsable civilmente de todos los daños que sobrevengan á la nave y su cargamento por impericia ó descuido; y no se le admitirá excepción alguna, si hubiere tomado derrota contraria á la que debía, ó variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales de la nave, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que haya á bordo.

Art. 373. El capitán es responsable también civilmente de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación de la nave, salva su repetición contra los culpados. Así mismo lo es de las pérdidas, multas y confiscaciones que ocurren por contravenciones á las leyes y reglamentos de aduanas, ó de policía de los puertos, y de las que se causen por las discordias que se susciten en el buque, ó por las faltas que cometa la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó con tiempo de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas y corregirlas.

Art. 374. La responsabilidad del capitán sobre el cargamento comienza desde que lo recibe á la orilla del agua, y termina hasta que lo entrega, también en la orilla, si no se hubiere pactado otra cosa.

Art. 375. El capitán es responsable á las obligaciones que contraiga por el naviero, si suscribe letra de cambio ó pagaré, sin expresar que lo hace á nombre de éste.

Sección 3.—De los oficiales y equipaje de la nave.

Art. 376. Ninguno podrá ser piloto, contramaestre, ni oficial de nave mercante, sin haber obtenido la habilitación correspondiente, conforme á las ordenanzas de marina: y cualquier contrato hecho con persona que carezca de tal habilitación, será nulo con respecto á ambas partes.

Art. 377. Por muerte, ausencia ó enfermedad del capitán, recaerán sus funciones en el piloto de la nave, mientras aquél no sea reemplazado por disposición del naviero.

Art. 378. El piloto debe ir provisto de las cartas de navegación é instrumentos necesarios para el desempeño de su encargo, y responde de los accidentes á que dé lugar su omisión en esta parte.[a]

[a] Este artículo es parecido al art. 628 del Código Español.

Art. 379. Para mudar de rumbo ha de obrar el piloto de acuerdo con el capitán, y si éste se opusiere, le expondrá sus observaciones en presencia de los demás oficiales. Si el capitán insiste en su resolución, obedecerá el piloto, extendiendo su protesta en el libro de navegación, para salvar su responsabilidad.

Art. 380. El piloto llevará un libro en que anotará diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y latitud en que juzgare hallarse, los encuentros de otras naves, y las particularidades útiles que observe durante la navegación.

Art. 381. Si por impericia ó descuido del piloto varare ó naufragare la nave, responderá de todos les perjuicios que se causen á ésta y al cargamento.

Art. 382. Por imposibilidad ó inhabilitación del capitán y del piloto, sucede el contramaestre en el mando y responsabilidad de la nave. Es cargo propio de su oficio vigilar por la conservación de los aparejos, y proponer al capitán las reparaciones que crea necesarias.

Art. 383. También corresponde al contramaestre arreglar en buen orden el cargamento, tener la nave expedita para la maniobra, mantener el orden y la disciplina en la tripulación, detallando á cada marinero el trabajo que deba hacer; todo según las instrucciones del capitán; y cuando se desarme la nave, el contramaestre se encargará de la custodia de sus pertrechos y aparejos, mediante inventario, si el naviero no le releva de este encargo.

Art. 384. Las contratas entre el capitán y el equipaje deben extenderse y firmarse en el libro de cuenta y razón de la nave; y, no apareciendo indicio de alteración en éste, harán entera fe los indicados asientos. Cada individuo del equipaje puede exigir del capitán una copia de la contrata extendida en el libro.

Art. 385. El hombre de mar, contratado para el servicio de la nave, no puede dejar de cumplir su empeño si no es por impedimento calificado, pena de perder sus salarios devengados, sin perjuicio de obligársele á cumplir, ó buscar á sus expensas quien le sustituya; y si, pendiente su adjuste, se concertare para el servicio de otra nave, el contrato será nulo.

Art. 386. Para pasar un hombre de mar del servicio de una nave al de otra, necesita obtener permiso por escrito del capitán á quien servia; y el que sin este requisito hiciere un nuevo ajuste con el hombre de mar, incurrirá en la multa de veinticinco pesos, si hubiere sido sabedor del anterior concierto.

Art. 387. No constando el tiempo por el cual se ajustó un hombre de mar se entiende empeñado por el viaje de ida y vuelta; y el capitán no puede despedirle, durante el término de su empeño, si no es pagándole su soldada como si hiciera su servicio, á no haber justa causa calificada al prudente arbitrio de juez competente que le exima de esta obligación.

ART. 388. Durante la navegación, no puede el capitán abandonar á ninguna persona de la nave, ni aun en caso de delito, sino entregándola, en el primer puerto de su arribada, á la autoridad que corresponda.

ART. 389. Si ajustado el viaje, se revocare, se abonará á los hombres de mar una mensualidad á más del tiempo que hubieren servido; y sí el ajuste se hubiere hecho por viaje, se calculará por peritos lo que corresponda á dicha mesada; pero si el tiempo del viaje concertado no pasare de un mes, la indemnización se reducirá á la mitad del salario. Cuando la revocación se hiciere después que la nave hubiere salido al mar, el equipaje tiene derecho á que se le abonen además los gastos de transporte al puerto de su salida y los salarios correspondientes al tiempo necesario para el regreso.

ART. 390. Si se diere á la nave distinto destino del ajustado con el equipaje, éste sólo tendrá derecho al pago de los salarios devengados, si no se aviniere á servir en el nuevo viaje mediante retribución convencional.

ART. 391. El equipaje no tendrá derecho á otra indemnización que la de los salarios devengados, cuando el viaje se revocare ó interrumpiere por inhabilitación de la nave, ó por cualquier caso de fuerza mayor. Si la nave fuere embargada por un término que pase de tres meses, quedarán rescindidos los ajustes, abonándose al equipaje la mitad del salario correspondiente á dicho término; y si la inhabilitación de la nave procediere de dolo, entrará en la responsabilidad del culpado la indemnización de todos los perjuicios que se hayan seguido al equipaje.

ART. 392. Si, por beneficio de la nave, el viaje se redujere á puerto más cercano que el designado en el convenio, no podrá, por esta razón, hacerse al equipaje desfalco alguno en el valor de sus ajustes.

ART. 393. En caso de apresamiento ó naufragio, el capitán y equipaje sólo tendrán derecho al pago de salarios, en proporción á lo que alcance la parte que se salvare, y el valor de los fletes que deban cobrarse por la porción del cargamento que hubiere quedado; pero no estarán obligados á devolver lo que, á cuenta de servicios, se les hubiere anticipado. Los marineros que navegan á la parte sólo tienen derecho en lo que se cobre por fletamentos; y se les abonará además una gratificación proporcionada á sus esfuerzos en salvar la nave ó sus reliquias.

ART. 394. No cesa de devengar salario el hombre de mar que enfermare durante la navegación, si no es que la enfermedad provenga de un hecho culpable suyo; y, en todo caso, se le asistirá á sus expensas, por el fondo común de la nave. Pero si la dolencia es efecto inmediato de algún acto ejecutado en servicio ó defensa de la nave, es á cargo del fondo de ésta la curación y asistencia..

ART. 395. La nave, aparejos y fletes están afectos al pago de salarios de los hombres de mar; y al que muriere ó fuere apresado por salvar

ó defender la nave, se le considerará presente para gozar de las utilidades que le correspondan, hasta la conclusión del viaje.

Art. 396. El hombre de mar muerto, apresado ó impedido para el servicio, por accidente que no provenga de su culpa, devengará salario hasta el día de su muerte, apresamiento ó impedimento, si estuviere contratado por mesadas; y en caso de navegar á la parte, ó ajustado por viaje, se le deberá la mitad de su porción ó ajuste, si hubiere cesado en la ida; y el todo, si el accidente ocurriere en la vuelta.

Art. 397. Las condiciones del contrato y cuentas entre el capitán é individuos de la tripulación se probarán por el rol y libros del capitán; á no haber, por escrito, convenciones particulares de las partes.

Sección 4.—De los sobrecargos y de los corredores.

Art. 398. El sobrecargo ejerce la administración económica sobre la nave y cargamento, con las facultades que el naviero le haya confiado expresamente; y, en esta parte, cesa con su presencia la responsabilidad del capitán. Debe llevar cuenta y razón en un registro foliado y rubricado como los libros del capitán: debe tener las mismas cualidades, y estar sujeto á iguales deberes y responsabilidad que los factores; y sólo puede, por su cuenta propia, negociar en el importe de la pacotilla que, por pacto expreso, ó por costumbre del puerto, le sea permitida.

Art. 399. Los corredores del comercio marítimo serán los mismos que ya se han establecido para las estipulaciones del comercio terrestre, y procederán en aquél con iguales facultades, deberes y requisitos. Cuando sirvieren como intérpretes, sentarán en sus registros las traducciones que hicieren, á las que se dará el mismo valor que la ley concede á sus demás asientos.

PERÚ.

Sección II.—*De las personas que intervienen en el comercio marítimo.*

Título I.—De los propietarios del buque y de los navieros.

(Art. 599 es igual al art. 586 del Código Español.

Art. 600 es igual al art. 587 del Código Español.

Art. 601 es igual al art. 588 del Código Español.

Art. 602 es igual al art. 589 del Código Español, con excepción de la palabra "propietarios" en párrafo 5°, línea 2ª, en vez de "copropietarios" como dice en el art. 589 del Código Español.

Art. 603 es igual al art. 590 del Código Español, con excepción de núm. 600, que en el art. 590 del Código Español es 587.

Art. 604 es igual al art. 591 del Código Español.

Art. 605 es igual al art. 592 del Código Español, con excepción de las palabras "del Código" en párrafo 3°, línea 2ª, en vez de "La Ley" como dice en el art. 592 del Código Español.

Art. 606 es igual al art. 593 del Código Español.

Art. 607 es igual al art. 594 del Código Español.

Art. 608 es igual al art. 595 del Código Español, con excepción de la palabra "litoral" en la última línea del párrafo 1°.

Art. 609 es igual al art. 596 del Código Español, con excepción de la palabra "propietario" en la 3ª línea, 2° párrafo, en vez de "copropietario," como en el Código Español, y núm. "609" que es "622" en el Código Peruano.

Arts. 610, 611 y 612 son iguales á los arts. 597, 598 y 599 del Código Español.

Art. 613 es igual al art. 600 del Código Español, con excepción de la palabra "efectivo" que está en el 2° párrafo, 1ª línea, del Código Español.

Arts. 614, 615 y 616 son iguales á los arts. 601, 602 y 603 del Código Español.

Arts. 617 es igual al art. 604 del Código Español, con excepción del núm. "640" que es "636" en el Código Español.

Art. 618 es igual al art. 605 del Código Español.

Art. 619 es igual al art. 606 del Código Español, con excepción de la palabra "Código" en vez de "Ley" como dice el art. 606 del Código Español.

Art. 620 es igual al art. 607 del Código Español, con excepción del núm. "618" que es "605" en art. 607 del Código Español.

Art. 621 es igual al art. 608 del Código Español.)

Título II.—De los capitanes y de los patrones de buque.

(Art. 622 es igual al art. 609 del Código Español, con excepción de la palabra "peruanos" que es "españoles" en el Código Español.

Art. 623 es igual al art. 610, del Código Español.

Art. 624 es igual al art. 611 del Código Español, con excepción del último párrafo, que es como sigue: En estos dos últimos casos habrá de acudir á la autoridad judicial del puerto, siendo en el Perú, y al cónsul peruano, hallándose en el extranjero, y en donde no lo hubiere á la autoridad local, procediendo con arreglo á lo dispuesto en el artículo 596 y á lo establecido en el Código de Enjuiciamiento Civil.

Art. 625 es igual al art. 612 del Código Español, con excepción de las palabras "patente Real ó," en cláusula 1ª, línea 4ª del art. 612 del Código Español, que no están en el art. 625 del Código Peruano, y las palabras "España-español" en la cláusula 8ª, que son "Peru-peruano" en el Código Peruano, y el núm. "583" en la cláusula 9ª, art. 612 del Código Español, que es "596" en la cláusula 9ª del art. 625 del Código Peruano.

Arts. 626, 627, 628, 629 y 630 son iguales á los arts. 613, 614, 615, 616 y 617 del Código Español.

Art. 631 es igual al art. 618 del Código Español, con excepción de los

núms. "623 y 625" en la cláusula 5ª y "625" en la cláusula 7ª, que en el Código Español son "710 y 612" en la cláusula 5ª y "612" en la cláusula 7ª.

Arts. 632 y 633 son iguales á los arts. 619 y 620 del Código Español.

Art. 634 es igual al art. 621 del Código Español, con excepción de la palabra "máquina" que se halla en el art. 621, línea 2ª, del Código Español.

Arts. 635, 636, 637 y 638 son iguales á los arts. 622, 623, 624 y 625, del Código Español.)

TÍTULO III.—DE LOS OFICIALES Y TRIPULACIÓN DEL BUQUE.

(Arts. 639, 640, 641, 642, 643 y 644 son iguales á los arts. 626, 627, 628, 629, 630 y 631 del Código Español.

Art. 645 es igual al art. 632 del Código Español.

Art. 646 es igual al art. 633 del Código Español.

Art. 647 es igual al art. 634 del Código Español, con excepción de las líneas 3ª y 10ª del párrafo 1º del art. 634 del Código Español, que han sido omitidas en el art. 647 del Código Peruano. Hay diferencia también en núm. "625" del art. 647 que es "612" en el art. 634 del Código Español.

Art. 648 es igual al art. 635 del Código Español, con excepción de las palabras en el último párrafo, línea 5ª, "del" y "primero," que no están en el Código Peruano.

Art. 649 es igual al art. 636 del Código Español.

Art. 650 es igual al art. 637 del Código Español, con excepción del núm. "657" en la cláusula 5ª, que en el art. 637 del Código Español es "644."

Art. 651 es igual al art. 638 del Código Español, con excepción de las palabras "Códigos de Enjuiciamientos" que están en líneas 4ª y 5ª, cláusula 2ª, en vez de "Ley de Enjuiciamiento," como en el art. 638 del Código Español.

Art. 652 es igual al art. 639 del Código Español.

Art. 653 es igual al art. 640 del Código Español.

Art. 654 es igual al art. 641 del Código Español.

Art. 655 es igual al art. 642 del Código Español.

Art. 656 es igual al art. 643 del Código Español.

Arts. 657, 658 y 659 son iguales á los arts. 644, 645 y 646 del Código Español.

Art. 660 es igual al art. 647 del Código Español.

Art. 661 es igual al art. 648 del Código Español.)

TÍTULO IV.—DE LOS SOBRECARGOS.

(Arts. 662, 663 y 664 son iguales á los arts. 649, 650 y 651 del Código Español.)

SALVADOR.

Título II.—De las personas que intervienen en el comercio marítimo.

Capítulo I.—De los propietarios del buque y de los navieros.

(Art. 488 es igual al art. 586 del Código Español.
Art. 489 es igual al art. 587 del Código Español.
Art. 490 es igual al art. 588 del Código Español.
Art. 491 es igual al art. 589 del Código Español.
Art. 492 es igual al art. 590 del Código Español.
Art. 493 es igual al art. 591 del Código Español.
Art. 494 es igual, en párrafos 1° y 2°, á los párrafos 1° y 2° del art. 592 del Código Español. (3°) La venta deberá verificarse en pública subasta, con sujeción á las prescripciones del Código de Procedimientos, á no ser que por unanimidad convengan en otra cosa los copropietarios.
Art. 495 es igual al art. 593 del Código Español.
Art. 496 es igual al art. 594 del Código Español.)

Art. 497. El naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque, ó ya gestor de un propietario ó de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar.

El naviero representará la propiedad del buque, y podrá en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuando interese al comercio.[a]

(Art. 498 es igual al art. 596 del Código Español.
Art. 499 es igual al art. 597 del Código Español.
Art. 500 es igual al art. 598 del Código Español.
Art. 501 es igual al art. 599 del Código Español.
Art. 502 es igual al art. 600 del Código Español.
Art. 503 es igual al art. 601 del Código Español.
Art. 504 es igual al art. 602 del Código Español.
Art. 505 es igual al art. 603 del Código Español.
Art. 506 es igual al art. 604 del Código Español.
Art. 507 es igual al art. 605 del Código Español.
Art. 508 es igual al art. 606 del Código Español, con excepción de las palabras "el Código de Procedimientos" en vez de "la Ley de Enjuiciamiento Civil."
Art. 509 es igual al art. 607 del Código Español.
Art. 510 es igual al art. 608 del Código Español.)

Capítulo II.—De los capitanes y patrones de buques.

Art. 511. Los capitanes y patrones deberán tener aptitud legal para obligarse con arreglo á este Código, hacer constar la pericia, capacidad y demás condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según

[a] Este artículo es muy parecido al art. 595 del Código Español.

establezcan las leyes, ordenanzas ó reglamentos de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo.

Si el dueño de un buque quisiera ser su capitán careciendo de aptitud legal para ello, se limitará á la administración económica del buque, y encomendará la navegación á quien tenga la aptitud que exigen dichas ordenanzas ó reglamentos.[a]

(Art. 512 es igual al art. 610 del Código Español.

Art. 513 es igual al art. 611 del Código Español, con excepción de las palabras "salvadoreño," "Salvador" y "el Código de Procedimientos" en vez de "español," "España" y "la Ley de Enjuiciamiento Civil."

Art. 514 es igual al art. 612 del Código Español, con excepción de referencias al "Salvador" y "artículo."

Art. 515 es igual al art. 613 del Código Español.

Art. 516 es igual al art. 614 del Código Español.

Art. 517 es igual al art. 615 del Código Español.

Art. 518 es igual al art. 616 del Código Español.

Art. 519 es igual al art. 617 del Código Español.

Art. 520 es igual al art. 618 del Código Español.

Art. 521 es igual al art. 619 del Código Español.

Art. 522 es igual al art. 620 del Código Español.

Art. 523 es igual al art. 621 del Código Español.

Art. 524 es igual al art. 622 del Código Español.

Art. 525 es igual al art. 623 del Código Español.

Art. 526 es igual al art. 624 del Código Español, con excepción de la palabra "civil" mencionada en el párrafo 3°.

Art. 527 es igual al art. 625 del Código Español.)

Capítulo III.—De los oficiales y tripulación del buque.

(Art. 528 es igual al art. 626 del Código Español.

Art. 529 es igual al art. 627 del Código Español.

Art. 530 es igual al art. 628 del Código Español.

Art. 531 es igual al art. 629 del Código Español.

Art. 532 es igual al art. 630 del Código Español.

Art. 533 es igual al art. 631 del Código Español.

Art. 534 es igual al art. 632 del Código Español.

Art. 535 es igual al art. 633 del Código Español.)

Art. 536. El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente.

Las contratas que el capitán celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y á que se hace referencia en el art. 514, deberán constar por escrito en el libro de

[a] Este artículo es muy parecido al art. 609 del Código Español.

contabilidad, sin intervención de notario ó escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de marina si se extienden en los dominios salvadoreños, ó por los cónsules ó agentes consulares de El Salvador; si se verificase en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera, cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas y reclamaciones.

El capitán cuidará de leerles los artículos de este Código que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el art. 514, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación sobre las contratas extendidas en él, y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al capitán una copia firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro.[a]

(Art. 537 es igual al art. 635 del Código Español.

Art. 538 es igual al art. 636 del Código Español.

Art. 539 es igual al art. 637 del Código Español.

Art. 540 es igual al art. 638 del Código Español, con excepción, de palabras "el Código de procedimientos en vez de la Ley de enjuiciamiento civil."

Art. 541 es igual al art. 639 del Código Español.

Art. 542 es igual al art. 640 del Código Español.

Art. 543 es igual al art. 641 del Código Español.

Art. 544 es igual al art. 642 del Código Español.

Art. 545 es igual al art. 643 del Código Español.

Art. 546 es igual al art. 644 del Código Español.

Art. 547 es igual al art. 645 del Código Español.

Art. 548 es igual al art. 646 del Código Español.

Art. 549 es igual al art. 647 del Código Español.

Art. 550 es igual al art. 648 del Código Español.)

Capítulo IV.—De los sobrecargos.

(Art. 551 es igual al art. 649 del Código Español.

Art. 552 es igual al art. 650 del Código Español, con excepción de la referencia á títulos.

Art. 553 es igual al art. 651 del Código Español.)

---

[a] Este artículo es muy parecido al art. 634 del Código Español.

SANTO DOMINGO.

Título III.—*De los navieros.*

Art. 216. Todo dueño de nave es civilmente responsable de los hechos del capitán, y está obligado á cumplir los compromisos contraídos por este último, en lo relativo á la nave y á la expedición. En cualquier caso podrá libertarse de las dichas obligaciones por el abandono del buque y del flete. Sin embargo, la facultad de hacer abandono no se concede á aquél que á un mismo tiempo es capitán y propietario ó copropietario de la nave. Cuando el capitán no sea sino copropietario, no será responsable de los empeños contraídos por él, en lo relativo á la nave y á la expedición, sino en proporción de su interés.

Art. 217. Los dueños de las naves armadas en guerra no serán, sin embargo, responsables de los delitos ni robos cometidos en el mar por las gentes de guerra que lleven á bordo, ó por las tripulaciones, sino hasta la concurrencia de la cantidad por que hayan afianzado, á menos que sean participantes ó cómplices.

Art. 218. El propietario podrá despedir al capitán. No habrá lugar á indemnización alguna, si no mediare un convenio por escrito.

Art. 219. Si el capitán despedido es copropietario del buque, podrá renunciar su parte, y exigir el reembolso del capital que la represente. El monto de ese capital se determinará por peritos nombrados por convenio ó de oficio.

Art. 220. En todo lo concerniente al interés común de los propietarios de una nave, se seguirá el dictamen de la mayoría. La mayoría se calcula por una porción de interés en la nave excedente de la mitad de su valor. La subasta de la nave no podrá decretarse sino á instancia de los propietarios que representen juntos la mitad del interés total en la nave, si no hay por escrito convenio en contrario.

Título IV.—*Del capitán.*

Art. 221. Todo capitán, maestre ó patrón, encargado de la dirección de una nave ó de otra embarcación, es responsable de sus faltas, aun ligeras, en el ejercicio de sus funciones.

Art. 222. Será responsable de las mercancías de que se encargue; dará un recibo de ellas; este recibo se llama conocimiento.

Art. 223. Toca al capitán formar la tripulación del buque, y escoger y ajustar los marineros y demás personas de la tripulación; lo que hará, sin embargo, de concierto con los propietarios, cuando se halle en el lugar donde ellos moren.

Art. 224. El capitán tendrá un registro foliado y rubricado, por uno de los jueces del Tribunal de Comercio, ó por el alcalde ó su suplente, en los lugares en que no haya Tribunal de Comercio.

Ese registro contendrá: las resoluciones tomadas durante el viaje; la entrada y gastos concernientes á la nave, y generalmente todo lo relativo al hecho de su carga; y todo cuanto pueda dar motivo á rendir cuentas, ó á intentar una demanda.

Art. 225. El capitán está obligado, antes de tomar carga, á hacer visitar su nave, en el modo y forma prescritos por los reglamentos. Las diligencias de visita se depositarán en la secretaría del Tribunal de Comercio, y se dará un extracto de ellas al capitán.

Art. 226. El capitán está obligado á llevar á bordo: la patente de navegación del buque; el rol de equipaje; los conocimientos y cartas-partidas; las diligencias sumarias de visita; los recibos de haber pagado ó afianzado en las aduanas.

Art. 227. El capitán está obligado á hallarse en persona en la nave á la entrada y á la salida de los puertos, radas ó ríos.

Art. 228. En el caso de contravención á las obligaciones impuestas por los cuatro artículos precedentes, el capitán es responsable de cualesquier accidentes hacia los interesados en el buque y en el cargamento.

Art. 229. El capitán responderá igualmente de todos los daños que puedan suceder á las mercancías que haya cargado sobre el combés de la nave, sin el consentimiento por escrito del cargador. Esta disposición no es aplicable al pequeño cabotaje.

Art. 230. La responsabilidad del capitán no cesa, sino acreditando obstáculos de fuerza mayor.

Art. 231. El capitán y las personas de la tripulación que se hallen á bordo, ó que pasen á bordo en las chalupas para hacerse á la mar, no pueden ser detenidas por deudas civiles.

Art. 232. El capitán, en el lugar donde residan los propietarios ó sus apoderados, no podrá, sin su autorización especial, hacer reparaciones á la nave, comprar velas, cordaje ni otras cosas para la misma, ni tomar con tal motivo dinero sobre el casco, ni fletarla.

Art. 233. Si el buque estuviere fletado con el consentimiento de los dueños, y algunos de ellos rehusaren contribuir á los gastos necesarios para despacharlo, en este caso podrá el capitán, veinticuatro horas después de hecha intimación á los renuentes, á pagar su contingente, tomar prestado á la gruesa por cuenta de ellos, y con autorización judicial, sobre la parte de interés que tengan en la nave.

Art. 234. Si durante el viaje se necesita hacer alguna reparación, ó comprar vituallas, podrá el capitán, justificándolo con diligencias sumarias, firmadas por los principales de la tripulación, tomar prestado sobre el casco y quilla del buque, empeñar ó vender mercancías hasta concurrencia de la suma necesaria para las urgencias justificadas; todo con autorización, en la República, del Tribunal de Comercio, ó, á falta de éste, de un alcalde; y en país extranjero, del cónsul dominicano; y á falta de éste, del magistrado del lugar. Los propietarios, ó el ca-

pitán que los representa, llevarán cuenta de las mercancías vendidas, según los precios que tuvieren otras de la misma naturaleza y calidad, en el lugar de la descarga del buque, al tiempo de su arribo. El solo fletador, ó los diversos cargadores que estén todos de acuerdo, podrán oponerse á la venta ó á la dación en prenda de sus mercancías, descargándolas y pagando el flete en proporción de lo adelantado que esté el viaje. Faltando el consentimiento de parte de uno de los cargadores, el que quiera usar de la facultad de descarga, estará obligado al flete entero sobre sus mercancías.

Art. 235. El capitán, antes de su partida de un puerto extranjero para volver á la República, estará obligado á enviar á los propietarios, ó á sus apoderados una cuenta firmada de su puño, que contenga el estado del cargamento, el precio de las mercancías de la carga, las cantidades que ha tomado prestadas, y los nombres y residencia de los prestamistas.

Art. 236. El capitán que sin necesidad haya tomado dinero sobre el casco, víveres ó apresto de la nave, empeñado ó vendido mercancías ó vituallas, ó que en sus cuentas haya hecho figurar averías gastos supuestos, será responsable á los armadores, y estará personalmente obligado á devolver el dinero, ó á pagar los objetos, sin perjuicio de ser perseguido criminalmente, si hay lugar á ello.

Art. 237. Fuera del caso de imposibilidad de navegar, legalmente comprobada, el capitán no podrá, so pena de nulidad de la venta, vender el buque sin poder especial de los dueños.

Art. 238. Todo capitán de nave, comprometido para un viaje, está obligado á concluírle, bajo la pena de toda especie de costas, daños y perjuicios en favor de los propietarios y de los fletadores.

Art. 239. El capitán que navega á la parte en el cargamento no podrá hacer ningún tráfico ni comercio por su cuenta particular, si no hubiere convención en contrario.

Art. 240. En caso de contravención á las disposiciones mencionadas en el artículo precedente, las mercancías embarcadas por el capitán, por su cuenta particular, serán confiscadas con aplicación á los otros interesados.

Art. 241. El capitán no puede abandonar su buque durante el viaje, por cualquier peligro que sea, sin consejo de los oficiales y principales de la tripulación; y, en ese caso, está obligado á salvar consigo el dinero y lo que pueda de las mercencías más preciosas de su cargamento, so pena de responder de aquél y éstas en su propio nombre. Si los objetos, así sacados del buque, se perdieren por algún caso fortuito, el capitán quedará libre de toda responsabilidad.

Art. 242. El capitán está obligado, dentro de las veinte y cuatro horas después de su llegada, á hacer visar su registro, y á extender relación de viaje. Ésta debe expresar el lugar y tiempo de su partida;

el rumbo que ha traido; los peligros que ha corrido; los desórdenes sucedidos en la nave, y todas las circunstancias notables de su viaje.

Art. 243. La relación de viaje se hace en la secretaría, ante el presidente del Tribunal de Comercio. En los lugares donde no hubiere Tribunal de Comercio, la relación se hace al alcalde del distrito. El alcalde que haya recibido la relación está obligado á enviarla, sin dilación, al presidente del Tribunal de Comercio más próximo. En uno y otro caso, se depositará en la secretaría del Tribunal de Comercio.

Art. 244. Si el capitán arriba á un puerto extranjero, está obligado á presentarse al cónsul de la República, á hacerle relación de viaje, y á sacar un certificado que acredite la época de su llegada y de su partida, y el estado y naturaleza de su cargamento.

Art. 245. Si durante el curso del viaje se viere el capitán precisado á arribar á algún puerto dominicano, está obligado á manifestar al presidente del Tribunal de Comercio del dicho lugar las causas de su arribada. En los lugares donde no haya Tribunal de Comercio, la declaración se hace al alcalde de la común. Si la arribada forzosa fuere á un puerto extranjero, la declaración se hace al cónsul de la República, ó, á falta de éste, á la autoridad del lugar.

Art. 246. El capitán que ha naufragado y que se ha salvado sólo ó con parte de su tripulación, estará obligado á presentarse ante el álcalde del lugar, ó, á falta de éste, ante cualquiera otra autoridad civil, á hacerle su relación, á hacerla verificar por los de su tripulación que se hayan salvado y se hallen con él, y á recoger una copia.

Art. 247. Para verificar la relación del capitán, el alcalde tomará declaración á las personas de la tripulación, y, si es posible, á los pasajeros, sin perjuicio de otras pruebas. Las relaciones no verificadas no se admitirán en descargo del capitán, ni harán fe en juicio, excepto el caso en que el capitán náufrago sea el único que se haya salvado en el lugar donde ha hecho su relación. Se reserva á las partes la prueba de los hechos contrarios.

Art. 248. Fuera de los casos de peligro inminente, el capitán no podrá descargar mercancía alguna, ántes de haber hecho su relación, bajo la pena de un procedimiento extraordinario contra él.

Art. 249. Si durante el viaje faltaren las vituallas de la nave, podrá el capitán, tomando su parecer á los principales de la tripulación, obligar á los que tengan víveres aparte, á entregarlos para todos, con la obligación de pagarles su importe.

Título V.—*De los contratos y salarios de los marineros y demás individuos de la tripulación.*

Art. 250. Las condiciones del compromiso del capitán é individuos de la tripulación de una nave se acreditarán con el rol de tripulación ó con las convenciones de las partes.

Art. 251. El capitán ó individuos de la tripulación no podrán, bajo ningún pretexto, cargar en la nave mercancía alguna por su cuenta, sin permiso de los dueños, y sin pagar su flete, si no están autorizados para ello por el compromiso.

Art. 252. Si se deshace el viaje por causa de los propietarios, del capitán ó de los fletadores, antes de la partida del buque, á los marineros ajustados, por viaje ó al mes, se les pagarán los días que hayan empleado en el apresto del buque; éstos retendrán por indemnización los avances que hayan recibido. Si no hubieren recibido avances, se les dará por indemnización una mesada del salario ajustado. Si el viaje se deshace después de comenzado, los marineros ajustados por viaje deberán ser pagados por entero, en los términos de su ajuste. Los marineros ajustados al mes, recibirán sus salarios estipulados por el tiempo que hayan servido y, además, por vía de indemnización, la mitad de sus salarios por el resto de la duración presunta del viaje para el cual se habían comprometido. Los marineros ajustados por viaje ó al mes, recibirán además su viático de vuelta al lugar de la partida de la nave, á ménos que el capitán, los propietarios ó fletadores, ó el oficial de administración les proporcionen su embarco á bordo de otro buque que vuelva al referido lugar de donde partieron.

Art. 253. Si hay prohibición de comerciar con el lugar adonde iba destinada la nave, ó si la nave fuere detenida por orden del Gobierno antes de comenzado el viaje, no se deberá á los marineros sino los días empleados en equipar el buque.

Art. 254. Si la prohibición de comerciar ó la detención de la nave sucede durante el curso del viaje, en el caso de prohibición, serán pagados los marineros á proporción del tiempo que hubieren servido; en el caso de detención, el salario de los marineros comprometidos al mes, les correrá por mitad durante el tiempo de la detención; el salario de los marineros ajustados por el viaje será pagado conforme á los términos de su ajuste.

Art. 255. Si el viaje fuere prolongado, se aumentará el salario á los marineros ajustados por viaje, en proporción de la prolongación.

Art. 256. Si la descarga de la nave se hiciere voluntariamente en un lugar más cercano que el señalado en el fletamento, no se les hará ninguna rebaja.

Art. 257. Si los marineros están ajustados á ganancias, ó á flete, no se les deberá ninguna indemnización ni salarios por el desbarato, el retardo, ó la prolongación del viaje por fuerza mayor. Si el desbarato, el retardo ó la prolongación del viaje sucedieren por causa de los cargadores, los individuos de la tripulación tendrán parte en las indemnizaciones aplicadas á la nave. Estas indemnizaciones se repartirán entre los dueños del buque y los individuos de la tripulación, en la misma proporción que lo habría sido el flete. Si el impedimento

sucediere por causa del capitán ó de los propietarios, estarán obligados á las indemnizaciones debidas á los individuos de la tripulación.

Art. 258. En caso de apresamiento, fractura y naufragio, con pérdida entera de la nave y de las mercancías, los marineros no podrán pretender ningún salario. Los marineros no estarán obligados á restituír lo que se les hubiere adelantado á cuenta de sus salarios.

Art. 259. Si se salvare alguna parte de la nave, se pagará á los marineros ajustados por viaje ó al mes, sus salarios vencidos, de los restos de la nave que ellos hayan salvado. Si los restos no bastaren, ó sólo hay mercancías salvadas, se les pagarán sus salarios, sacándolos subsidiariamente del flete.

Art. 260. Á los marineros ajustados á flete se les pagarán sus salarios solamente del flete, en proporción del que reciba el capitán.

Art. 261. De cualquiera manera que los marineros estén ajustados, se les pagarán los días empleados en salvar los restos y efectos naufragados.

Art. 262. Al marinero se le pagarán sus salarios, se le asistirá y curará á costa de la nave, si cayere enfermo durante el viaje, ó si fuere herido en servicio de la nave.

Art. 263. El marinero será asistido y curado á costa de la nave y del cargamento, si fuere herido combatiendo contra enemigos ó piratas.

Art. 264. Si el marinero, salido de la nave sin licencia, fuere herido en tierra, los gastos de curación y asistencia son por cuenta suya; y aun podrá ser despedido por el capitán. En este caso, sus salarios no se le pagarán sino en proporción del tiempo que hubiere servido.

Art. 265. En caso de muerte de un marinero durante el viaje, si el marinero está ajustado al mes, se deberán los salarios á su sucesión hasta el día de su muerte. Si el marinero estuviere ajustado por viaje, se deberá la mitad de sus salarios, si muere á la ida, ó en el puerto de arribo. Se deberá el total de sus salarios, si muere de vuelta. Si el marinero está ajustado á ganancias ó á flete, se deberá su parte íntegra si muere comenzado el viaje. Los salarios del marinero muerto defendiendo la nave se deberán íntegros por todo el viaje, si la nave llegare á buen puerto.

Art. 266. El marinero apresado en la nave y hecho esclavo no podrá pretender nada contra el capitán, los propietarios ni los fletadores para el pago de su rescate. Se le pagarán los salarios hasta el día en que haya sido cogido y hecho prisionero.

Art. 267. Si el marinero apresado hubiere sido enviado por mar ó por tierra en servicio de la nave, tendrá derecho al pago íntegro de sus salarios. Tendrá derecho á una indemnización para su rescate, si la nave llega á buen puerto.

Art. 268. Se deberá la indemnización por los dueños de la nave, si el marinero fué enviado por mar ó por tierra en servicio de la nave. La indemnización se deberá por los dueños de la nave y del cargamento,

si el marinero ha sido enviado por mar ó por tierra en servicio de la nave y del cargamento.

Art. 269. El monto de la indemnización se fijará en ciento cincuenta pesos. Su cobranza y empleo se harán según las formalidades prescritas por el Gobierno.

Art. 270. Todo marinero que justifique habérsele despedido sin causa legítima, tiene derecho á una indemnización contra el capitán. La indemnización se fijará en la tercera parte de los salarios, si se le hubiere despedido antes de comenzado el viaje. Se fijará esta indemnización en la totalidad de los salarios y gastos de regreso, si fuere despedido durante el viaje. En ninguno de los dichos casos podrá el capitán repetir de los propietarios de la nave el importe de la indemnización. No habrá lugar á la indemnización, si el marinero es despedido antes de cerrado el rol de tripulación. En ningún caso podrá el capitán despedir á ningún marinero en países extranjeros.

Art. 271. La nave y el flete están especialmente empeñados por los salarios de los marineros.

Art. 272. Todas las disposiciones concernientes á los salarios, curación y rescate de los marineros, son comunes á los oficiales y á cualesquier otros individuos de la tripulación. Las disposiciones contenidas en los arts. 262, 263, 265, 270 y 252, párrafo V, son de orden público, las cuales no se podrán derogar por convenciones particulares. Sin embargo, el beneficio de los arts. 262 y 263 no se adquiere por el marinero abandonado, á contar del día en que se contrató con salario en otro buque.

UNITED STATES (LOS ESTADOS UNIDOS DE LA AMÉRICA DEL NORTE).

[Véanse los arts. 586 á 651 del Código Español.]

ESTATUTOS REVISADOS DE LOS ESTADOS UNIDOS (REVISED STATUTES OF THE UNITED STATES).

Sec. 4190. (Véase esta sección después del tít. I, l. 3, del Código Español.)

Sec. 4439. *Licencia del capitán.*—Cuando una persona solicitare que se le expida licencia de capitán de un buque de vapor, el inspector hará una cuidadosa investigación relativa á la conducta del solicitante, y lo examinará cuidadosamente así como las pruebas que presente en apoyo de su pretensión; y si estuviere satisfecho de que su capacidad, pericia, costumbres, y condiciones son tales que permiten creer que se le pueden confiar con seguridad los deberes y responsabilidades del puesto que solicita, se le expedirá una licencia facultándole para

desempeñar los referidos deberes en dicho buque, por el término de un año. Esta licencia puede ser suspendida ó revocada cuando existan pruebas satisfactorias de mala conducta, hábitos de intemperancia, incapacidad, falta de atención en el desempeño de los deberes del cargo, ó infracción voluntaria de cualquiera de las disposiciones de este título.

SEC. 4440. *Licencia del piloto (chief mate).*[a]—Cuando una persona solicitare que se le autorice para desempeñar las funciones de piloto (chief mate) en un buque de vapor, los inspectores exigirán pruebas satisfactorias de los conocimientos, pericia, y habilidad para tomar carga, disponer de ella y estivarla. También lo examinará acerca de su conocimiento y pericia en la navegación y la dirección de dichos buques, y todas las otras funciones relativas al cargo; y si estuvieren satisfechos de su habilidad y buena conducta le expedirán la licencia autorizándole para desempeñar los referido deberes por el término de un año. Esta licencia puede ser suspendida ó revocada cuando existan pruebas satisfactorias de mala conducta, hábitos de intemperancia, impericia ó falta de conocimiento de los deberes del cargo, ó infracción voluntaria de cualquiera de las disposiciones de este título.

SEC. 4250. *Remoción del capitán por los dueños del buque.*—Cualquiera persona ó corporación que tenga participación de más de la mitad en la propiedad de un buque, tiene el mismo poder para quitar el capitán, que es también copartícipe en la propiedad, de que goza la mayoría de los dueños para quitar al capitán que es condueño. Esta sección no se aplica en los casos en que exista en vigor un convenio por escrito por virtud del cual el capitán tiene derecho á la posesión, ni tampóco en los casos en que el capitán goza de la posesión en su carácter de condueño, obtenida antes del día nueve de abril de mil ochocientos setenta y dos.

SEC. 4438. *Licencias de los oficiales, expedidos por los inspectores.*—Las juntas de inspectores locales expedirán licencias, clasificando los capitanes, pilotos, maquinistas y prácticos de todos los buques de vapor. Es contrario á la ley emplear en un vapor como capitán, piloto, maquinista ó práctico ó para hacer las veces de éstos á una persona que no tenga la licencia de los inspectores; y el que infringiere esta disposición incurrirá en una multa de cien dollars por cada infracción.

SECS. 4439 y 4440. (Véanse estas secciones después del tít I, l. 3, del Código Español.)

SEC. 4441. *Licencia del maquinista.*—Cuando alguna persona solicitare que se le expida la autorización para desempeñar las funciones de maquinista de un buque de vapor, los inspectores examinarán al solicitante acerca de sus conocimientos de la maquinaria de vapor, y su experiencia como maquinista. También examinarán las pruebas que exhibe en apoyo de su solicitud y si, después de madura consideración

[a] Véanse los arts. 609, 626 del Código Español.

se convencieren de que la conducta, hábitos, pericia y conocimientos del solicitante de los deberes de maquinista son tales que permiten creer que es persona competente y segura á quien se pueden confiar las facultades y deberes del cargo, le expedirán la licencia, facultándole para poderse emplear como maquinista por el término de un año, y en la licencia harán constar la clase de maquinistas que le corresponde. Esta licencia, sin embargo, puede ser revocada ó suspendida, mediante pruebas satisfactorias de negligencia, impericia, intemperancia é infracción voluntaria de cualquiera de las disposiciones de este título. Cuando se presentare queja contra el maquinista que tenga licencia autorizándole para hacerse cargo de las calderas y de la maquinaria de un vapor, acusándole de que por negligencia ó falta de habilidad ha permitido que se quemen ó que de cualquier otra manera se dañen las calderas que tiene á su cargo, ó que no ha conservado el motor y la maquinaria en buena condición para el trabajo, los inspectores están en el deber, cuando se haya comprobado satisfactoriamente que ha existido negligencia y falta de habilidad, para revocar la licencia de dicho maquinista, clasificándole en una clase más baja, si le creyeren competente para desempeñarla.

SEC. 4445. *Juramento de los oficiales con licencia.*—Todo capitán, piloto, maquinista, ó práctico que recibiere la licencia, antes de entrar á desempeñar los deberes del cargo, prestarán juramento ante uno de los inspectores dispuestos por esta ley, juramento que se registrará con el certificado, y por el cual se compromete á desempeñar los deberes que la ley exige fiel y honradamente, según su pericia y leal entender, sin subterfugios ni reservas.

SEC. 4511. *Contrata de navegación.*—El capitán de todo buque que zarpe de los Estados Unidos con destino á cualquier puerto extranjero, exceptuando los buques que hacen el tráfico entre los Estados Unidos y las posesiones británicas de Norte América, ó de las Antillas, ó la República de México, ó de cualquier buque de setenta y cinco ó más toneladas de desplazamiento, que zarpen de un puerto del Atlántico con destino á un puerto del Pacífico, ó vice versa, está obligado antes de emprender el viaje á celebrar un contrato, escrito ó impreso, con cada uno de los hombres de mar que lleva como parte de la tripulación, como se dispone más adelante. Cada uno de dichos contratos debe ser, lo más aproximadamente posible idéntico á la fórmula que aparece en el cuadro A, en la lista anexa á este título; llevará la fecha de la primera firma, la firma del capitán antes de la de cualquier hombre de mar, y contendrá los particulares siguientes:

Primero. La naturaleza y, hasta donde sea posible, la duración del propuesto viaje ó enganche, y el puerto ó país donde termina el viaje.

Segundo. Número y descripción de la tripulación especificando sus respectivos cargos.

Tercero. El día en que cada uno de los tripulantes debe estar á bordo para empezar su trabajo.

Cuarto. La capacidad en que ha de servir cada tripulante.

Quinto. La cantidad que por sueldo debe recibir cada tripulante.

Sexto. Lista de las provisiones que se deben dar á cada tripulante.

Séptimo. Cualesquier reglamentos relativos á la conducta á bordo, multas, disminución de provisiones ó cualesquier otros castigos legales por mala conducta que pueda sancionar el congreso como procedentes, y que las partes contratantes convengan entre sí.

Octavo. Cualesquier estipulaciones relativas á adelanto y proporción de los sueldos y otras materias que no estén en contravención con la ley.

SEC. 4523. *El embarque ilegal es nulo.*—El embarque de hombres de mar hecho en contravención á las disposiciones de cualquiera ley del congreso es nula; y todo hombre de mar que haya sido embarcado ilegalmente puede abandonar el servicio en cualquier tiempo, teniendo derecho á recobrar el tipo más alto de sueldo que rija en el puerto en donde se embarcó el hombre de mar, ó la cantidad que se convino cuando se embarcó.

SEC. 4526. *Cesación del sueldo por pérdida del buque.*—En los casos en que los servicios de un hombre de mar terminan antes del período estipulado en el contrato, por naufragio ó pérdida del buque, aquél tendrá derecho á recibir sueldo por el tiempo que prestó sus servicios antes del acontecimiento, pero no durante más tiempo.

SEC. 4538. *Bienes del tripulante difunto.*—Cuando durante la travesía muriere un hombre de mar ó aprendiz que pertenezca á un buque mercante ó haya sido enviado en él al país, ya fuere esta embarcación de las que hacen el comercio extranjero ó el de cabotaje, é hiciere un viaje que debe terminar en los Estados Unidos, el capitán se hará cargo de todo el dinero, la ropa y los efectos que dejare á bordo, y si lo juzgare conveniente hará que la ropa y los efectos referidos se vendan en subasta que se verificará en el buque ó en otro lugar público y acto continuo lo inscribirá así bajo su firma en el diario de navegación oficial, con el testimonio del piloto y otra persona de la tripulación, y hará constar allí lo siguiente:

Primero. Manifestación de la cantidad de dinero que dejó el difunto.

Segundo. En caso de venta, la descripción de cada uno de los artículos vendidos y la cantidad que cada uno de ellos produjo.

Tercero. Manifestación de la cantidad que se debía al difunto por concepto de sueldos y el total de las deducciones que se hayan hecho, en su caso.

SEC. 4547. *Juicio por sueldos.*—Si el capitán contra quien se hubiere expedido dicho emplazamiento dejare de comparecer ó si compareciendo no probare que los sueldos han sido pagados ó se hubieren satisfe.

cho ó perdido de cualquier otro modo, y si el asunto en litigio no se arreglare acto continuo, el juez ó comisionado participará al escribano del Tribunal de Circuito que hay causa suficiente para intentar un juicio de almirantazgo. Acto continuo el escribano del referido tribunal librará orden de emplazamiento contra el buque y se procederá al juicio ante el tribunal. La sentencia se dictará de acuerdo con los procedimientos acostumbrados en estos casos en las cortes de almirantazgo. En estos juicios, todos los hombres de mar que tengan igual motivo de queja contra el mismo buque, estarán representados mancomunadamente como demandantes. Es de la incumbencia del capitán exhibir el contrato y el diario de navegación, cuando se le exigiere para cerciorarse de algún extremo en disputa; de otra manera, á los querellantes se les permitirá hacer una manifestación de lo que contienen, correspondiendo al capitán probar lo contrario. Nada de lo contenido en esta sección impedirá á ningún hombre de mar sostener un pleito basado en el derecho común para recobrar sus sueldos, ó iniciar inmediatamente una demanda en cualquier tribunal que tenga competencia de almirantazgo, donde quiera que se encuentre el buque, en el caso de que haya salido del puerto donde terminó su viaje, antes de pagar los sueldos, ó bien en el caso de que esté pronto á zarpar antes del término de los diez días siguientes al de la entrega del cargo ó lastre.

SEC. 4558. *Negativa de proceder cuando el buque está en buenas condiciones de navegar.*—Si después de dictada sentencia de que dicho buque está en condiciones de proceder al viaje, ó después de conseguir los referidos hombres, provisiones, rancho, reparaciones ó alteraciones que se haya dispuesto, los hombres de mar, ó uno de ellos, rehusaren continuar en viaje, cualquier juez de paz está facultado para detener, mediante orden de arresto expedida bajo su firma y sello, en la carcel general del condado, cualquier hombre de mar que hubiere rehusado continuar, que permanecerá en ella, sin que se le conceda fianza de ninguna especie hasta que haya pagado el doble de la suma que se le adelantó cuando firmó el contrato para el viaje, así como las costas razonables que haya adjudicado el juez y consten en la orden de arresto. Los fiadores de dicho hombre de mar, en el caso de que haya prestado fianza, quedarán responsables de dicho pago. Tampoco podrá ser puesto en libertad el referido hombre de mar en virtud de un mandamiento de habeas corpus, ó de otra manera, por falta de cualquiera forma de auto de prisión ó de otra actuación previa, hasta que él ó su fiador hayan pagado dicha suma, si después de la devolución del habeas corpus y previo examen resultare que hay causa suficiente para detenerle, por los motivos indicados.

SEC. 4283. La responsabilidad del dueño no excede de su participación.

SEC. 4284. Promedio general en casos de pérdida.
SEC. 4285. Traspaso de la parte á un fideicomisario.
SEC. 4286. Cuando se considera dueño al fletador.
SEC. 4287. Recursos que se reservan.

DOCTRINA ESTABLECIDA POR SENTENCIAS DE VARIOS TRIBUNALES DE LOS ESTADOS UNIDOS.

Derechos y responsabilidades del acreedor hipotecario.—El acreedor hipotecario no tiene derecho á los provèntos del buque antes de la entrega de posesión.

Responsabilidad; se rije por la posesión.—Cuando se está en posesión y el viaje en beneficio del poseedor, éste es responsable por el sueldo del capitán, á menos que se hubiere hecho un arreglo especial con el verdadero dueño. La mera posesión de documentos no da un derecho de posesión que acarree responsabilidad. El acreedor hipotecario que goza de la posesión no es responsable por artículos de primera necesidad, á menos que el capitán al ordenarlos lo hubiere hecho como su agente.

Cuando existe (la preferencia marítima).—La responsabilidad del buque y la de los dueños son términos equivalentes. Las partes que proveen el abastecimiento necesario ó que hacen las reparaciones necesarias en un buque tienen triple seguridad—el capitán, los dueños y el buque.

Autoridad del capitán.—El capitán, en un puerto extranjero, puede obligar á los dueños por reparaciones y abastecimiento, ó comprometer el crédito del buque por adelantos, aunque fuere fletador y dueño *pro hac vice* (por esta vez). Sólo los actos del capitán ejecutados dentro de la esfera de sus facultades gravan el buque, y todo contrato celebrado dentro de la esfera de sus atribuciones, y éstos solamente, crean derechos preferentes en cualquier puerto que no sea el de inscripción del buque. El buque no queda afecto á gravamen por el cumplimiento de un contrato cuando no se ha celebrado éste. En general, él (el capitán) no puede hipotecar al consignatario, ni comprometer el buque por adelantos para comprar carga.

Derechos y responsabilidades como dueño durante el viaje.—Cuando el buque navega bajo el dominio completo y en beneficio exclusivo del capitán, éste es por esta vez dueño y responsable por el abastecimiento y reparaciones. No es dueño durante el viaje, cuando se contrata por una cantidad especificada. Cuando el capitán es dueño durante el viaje, no es agente de los dueños.

Responsabilidad en general.—Por violación del contrato de no tomar carga adicional, el capitán se hace responsable como asegurador; incurre en responsabilidad por daños y perjuicios solamente, por infracción del contrato marítimo.

Cuando comienza (la responsabilidad).—El acto de recibir mercaderías por el capitán ó su agente autorizado obliga el buque por la segura conducción y entrega.

Responsabilidad por negligencia.—Cuidado, diligencia y fidelidad son deberes esenciales del conductor, y negligencia es la falta de cumplimiento (de estos requisitos). Diligencia y negligencia no se pueden definir, y la diferencia entre negligencia ordinaria y negligencia grave (gross negligence) en un depositario es inmaterial. El capitán, lo mismo que el dueño del buque, es personalmente responsable de su propia negligencia y abuso de autoridad. De la misma manera, el buque es también responsable, como en el caso de defectos por negligencia en el vehículo, en su manejo, en la carga ó la descarga y en poner ésta en bodega. Cuando las mercaderías están consignadas al capitán para que las venda, éste las vendiere y dejare de rendir cuenta de los productos, no se puede ejercitar una acción contra los dueños del buque.

Responsabilidad general de los dueños.—Los dueños son responsables de todas las obligaciones del capitán, *ex contractu*, por toda la cuantía; pero por sus obligaciones, *ex delicto*, no son responsables más allá del valor del buque y la carga, ó de su participación en estos.

Deberes del capitán.—La ley del Congreso que dispone que el capitán deposite los documentos del buque á su llegada á puerto extranjero no es aplicable á los buques que sólo tocan para tomar noticias. El capitán está obligado á los dueños por la pericia y el cuidado en la dirección del buque, y la cuidadosa vigilancia de los fuegos y las luces. No debe abandonar el buque y la carga en el peligro mientras sea posible á la habilidad, prudencia y los esfuerzos humanos salvarlos de un peligro inminente. Sus deberes no están cumplidos hasta que el buque se halle en un lugar seguro, ó en caso de pérdida, hasta que los productos que se hayan salvado estén á disposición de los dueños. En caso de captura, está obligado á permanecer con el buque hasta que esto haya sido inhabilitado ó hasta que no haya esperanza de recuperarlo; pero no está obligado á quebrantar la buena fe aun para con un enemigo con el objeto de conservar el buque, ni á emplear fraude para alcanzar este fin. En caso de accidente es conveniente, aunque no necesario, levantar una protesta relativa al caso en el primer puerto donde llegue después de la ocurrencia, y participar al dueño la pérdida del buque tan pronto como pueda hacerlo razonablemente. Es su deber interponer una reclamación á favor de la propiedad á su cargo, cuando se haya iniciado un juicio contra ella. Cuando alguna persona cayere al agua, el capitán está obligado, tanto por la ley como por contrato, á hacer cuanto sea compatible con la seguridad del buque, la tripulación y el pasaje, con el objeto de salvarla, sean cuales fueren la tardanza y los gastos que se ocasionaren. El capitán está obligado

á cumplir todos sus deberes y las responsabilidades que contrae; no se deben cambiar ni ser tenidas como de poca importancia.

Autoridad del capitán.—El capitán tiene autoridad para hipotecar el buque á la gruesa en caso de necesidad, pero solamente en puerto extranjero y caso de urgente necesidad. Está autorizado para hipotecar cuando no puede conseguir fondos de los dueños ni obtener artículos de primera necesidad ó adelantos sobre su crédito personal (de los dueños), ó cuando no pueda ponerse en comunicación con ellos, ya sea en un puerto del país ó del extranjero. El capitán de un bote de vapor puede dar fianza á la gruesa. Cuando un capitán ha dejado de ejercer las funciones de su cargo, cesa su autorización.

Definición de "buque" y "embarcación."—Los materiales que constituyen un buque son el buque desde el momento en que éste ha sido botado al agua.

Efecto de la inscripción.—El efecto de la inscripción es investir al buque de un carácter nacional, dándoles derecho á la protección del pabellón nacional. La facultad de reglamentar el comercio es exclusiva del Congreso.

Derecho á ser cuidado y curado en caso de enfermedad.—[Goza de este derecho el marinero] aun cuando se demuestre que ha habido de su parte descuido mayor que de ordinario. Si se le pone en un hospital, sometido á un tratamiento adecuado, no puede salir de ahí y curarse por su propia cuenta y recobrar sus gastos del buque. Cuando el buque no tiene los medios de curar un marinero y se le cuida en tierra, los gastos razonables se cargan al buque.

Tripulación; quienes están incluídos en ella.—En la tripulación se incluyen los oficiales y los marineros.

Facultades de sobrecargo.—En caso de necesidad el capitán está investido de facultades de sobrecargo. En este caso está obligado á proceder de la manera más favorable para los intereses del comerciante, y en relación á la venta de las mercaderías hace las veces de agente del consignador. El capitán es también consignatario y tiene facultades de sobrecargo. Cuando hace también las veces de sobrecargo, sus deberes, según el cargo, son distintos é independientes. El capitán, como sobrecargo, que no pudiere verificar la venta de la carga puede dejarla en el puerto de destino á cargo de persona responsable para que la venda.

Endose y transferencia del título.—El sobrecargo puede retener [las mercaderías] por el saldo general que le deban los dueños, aun cuando la carga y el conocimiento hayan sido transferidas á un fideicomisario.

Recurso por pérdida ó avería.—Si el dueño recibe los productos de una venta hecha por el sobrecargo, sin presentar reparos, esto equivale á la ratificación de la venta; y cuando el sobrecargo haya

investido los productos de la carga que sacó en otra carga, de cuyas ventas se hubiere hecho flete, los aseguradores tienen derecho á las ganancias.[a]

URUGUAY.

Título II.—*De los dueños de los buques, de los partícipes y de los armadores.*

Art. 1045. La propiedad de los buques mercantes puede recaer indistintamente en toda persona que por las leyes generales tenga capacidad para adquirir; pero la expedición ha de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa de un propietario partícipe ó armador, que tenga las calidades requeridas para ejercer el comercio (art. 8 y siguientes).

Art. 1046. Cuando los copartícipes hacen uso común del buque, esa sociedad queda sometida á las reglas establecidas para las sociedades (título III, libro II), salvas las determinaciones contenidas en el presente título.

Art. 1047. El parecer de la mayoría en el valor de los intereses prevalece contra el de la minoría en los mismos intereses, aunque ésta sea representada por el mayor número de socios y aquélla por uno solo.

Los votos se computan en la forma del art. 473.

En caso de empate, decidirá la suerte, á no ser que los socios prefieran cometer la resolución á un tercero.

Art. 1048. El dueño ó los partícipes de un buque, cada uno en proporción de su parte, son civilmente responsables de los hechos del capitán, en todo lo relativo al buque ó su expedición.

Responden, en consecuencia, por las deudas y obligaciones que contrae el capitán para reparar el buque, habilitarlo y aprovisionarlo, sin que pueda eludirse esta responsabilidad alegando que el capitán excedió los límites de sus facultades, ú obró contra sus órdenes é instrucciones, siempre que el acreedor justifique que la cantidad que reclama se invirtió en beneficio del buque.

Responden igualmente de las indemnizaciones en favor de tercero, á que haya dado lugar la culpa del capitán en la guarda y conservación de los efectos que recibió á su bordo.

---

[a] Véanse la sección 4190 de los Estatutos Revisados de los Estados Unidos (Revised Statutes of the United States), y Doctrina ("Título: como se comprueba") después del título I, libro 3 del Código Español; también los siguientes títulos: Act of God, Agents, Bond, Bottomry, Captain, Carrier, Contract, Factors, Liability, Lien, Lights and Buoys, Log Book, Marine Insurance, Master, Owner, Pilots, Respondentia, Sale, Ship's Papers, Supercargoes, Wages, War, Wrecks; en las obras de Desty, "Shipping and Admiralty," y "Commerce and Navigation;" y "The Federal Statutes, annotated" por Edward Thompson Company, 1904; y "General Regulations on Navigation," por el Secretario de Hacienda.

No responden por los hechos ilícitos, cometidos en fraude de las leyes por los cargadores, aunque sean practicados con noticia ó anuencia del capitán, salvo la responsabilidad personal de éste.

Art. 1049. El dueño ó los partícipes de un buque son también responsables en los términos prescritos en el artículo precedente, así de las culpas como de las obligaciones contraídas relativamente al buque ó su expedición por el que hubiese subrogado al capitán, aunque la subrogación se hubiere verificado sin noticia del dueño ó de los partícipes, y aunque el capitán hubiese carecido de facultad para hacerla, salvo, en tal caso, la responsabilidad personal de éste.

Art. 1050. La responsabilidad á que se refieren los dos artículos anteriores cesa en todos los casos por el abandono del buque con todas sus pertenencias, y los fletes ganados ó que deban percibirse en el viaje á que se refieren los hechos del capitán.

El abandono deberá hacerse constar por medio de instrumento público.

Cada partícipe quedará exonerado de su responsabilidad por el abandono de su parte en la forma expresada.

Si el propietario ó alguno de los partícipes han hecho asegurar su interés en el buque ó en el flete, su acción contra el asegurador no se entenderá comprendida en el abandono.

Art. 1051. No es permitido el abandono al propietario ó partícipe que fuese al mismo tiempo capitán del buque.

Tampoco es permitido el abandono cuando el capitán, á su calidad de tal, une la de factor ó encargado de la administración del cargamento y de hacer tales ó cuales operaciones de comercio.

Art. 1052. Todo propietario ó partícipe en un buque es personalmente responsable, en proporción de su parte, de los gastos de refacciones del buque y otros que se hagan por su orden ó por orden de la comunidad.

Art. 1053. Cada partícipe tiene que contribuír al equipo y armamento del buque en proporción de su parte.

Art. 1054. Necesitando un buque reparación y conviniendo en ello la mayoría, tendrá que consentir la minoría ó renunciar la parte que le corresponde en favor de los otros copartícipes, que tendrán que aceptarla mediante tasación, ó requerir la venta del buque en pública subasta.

La tasación se hará antes de dar principio á la reparación, por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el juez en el caso que alguno dejase de verificarlo.

Art. 1055. Si la minoría entendiere que el buque necesita reparación y la mayoría se opusiere, tiene aquélla derecho para exigir se proceda á un reconocimiento judicial. Decidiéndose que la reparación es necesaria, están obligados á contribuir á ella todos los partícipes.

Art. 1056. Para que los partícipes puedan pretender prelación de

comprar por el tanto la porción respectiva de alguno de ellos, es preciso que así lo hayan pactado expresamente y hecho constar este pacto en el título de propiedad del buque.

Art. 1057. Resolviéndose la venta del buque por deliberación de la mayoría, puede exigir la minoría que la venta se haga en almoneda.

Sin embargo, la asociación no puede disolverse sino después de finalizado el viaje.

Art. 1058. Los copartícipes tienen derecho á ser preferidos en el fletamento á cualquier tercero en igualdad de condiciones. Si concurriesen á reclamar este derecho para un mismo viaje dos ó más partícipes, será preferido él que tenga más interés en el buque; y en caso de igualdad de intereses, decidirá la suerte.

Sin embargo, esa preferencia no da derecho para exigir que se varíe el destino que por disposición de la mayoría se haya fijado para el viaje.

Art. 1059. Para que la elección de armador recaiga en persona que no sea partícipe del buque, es necesario que tenga lugar por votación unánime de todos los copartícipes.

El nombramiento de armador es revocable al arbitrio de los copartícipes.

Art. 1060. El armador representa á todos los asociados, y puede obrar á nombre de ellos judicial ó extrajudicialmente, salvo las restricciones del presente Código, ó las estipulaciones particulares expresamente insertas en el contrato de asociación.

Art. 1061. Al armador corresponde hacer el nombramiento y ajuste del capitán.

Le corresponde igualmente despedir al capitán, no mediando convención escrita en contrario, sin necesidad de expresar la causa.

Si el capitán ha sido despedido por causa legítima, no tiene derecho á indemnización alguna, ya sea que la despedida tenga lugar antes del viaje ó después de comenzado.

Si ha sido despedido sin causa legítima ó sin expresión de causa antes de empezar el viaje, tiene derecho al pago de sueldos durante el tiempo de su servicio; pero si ha sido despedido durante el viaje, se le pagarán sus sueldos y gastos de viaje hasta el regreso al puerto donde se hizo el ajuste, á no ser que mediare convención contraria por escrito.

Art. 1062. Si el capitán despedido es copartícipe del buque, puede renunciar á la comunidad y exigir el reembolso del valor de su parte, que se determinará por peritos.

Si el capitán copartícipe hubiese obtenido el mando del buque por cláusula especial del acta de sociedad, no se le podrá privar de su cargo sin causa grave.

Art. 1063. No es responsable el armador de ningún contrato que haga el capitán en su provecho particular, aunque se sirva del buque para su cumplimento.

Tampoco responde de las obligaciones que haya contraído fuera de los límites de sus atribuciones, sin una autorización especial por escrito.

Ni de las que no se hayan formalizado con las solemnidades prescritas por las leye como esenciales para su validez.

Ni de los excesos que durante el ajuste cometan el capitán é individuos de la tripulación. Por razón de ellos, sólo habrá lugar á proceder contra las personas y bienes de los que resulten culpados.

Art. 1064. Al armador pertenece exclusivamente hacer todos los contratos relativos al buque, su equipo, administración, fletamento y viajes, obrando siempre en conformidad con el acuerdo de le mayoría ó por su mandato, bajo responsabilidad personal para con los copartícipes por lo que ejecutare contra aquel acuerdo ó mandato.

No puede emprender nuevo viaje ó contratar nuevo flete, sin el consentimiento de la mayoría de los copartícipes, á no ser que, por el contrato de asociación, le sean conferidas facultades más extensas á ese respecto.

Art. 1065. El armador responde á los copartícipes de todos los daños y perjuicios que sufran por culpa ó por su dolo.

Art. 1066. Los hechos del armador obligan á todos los copartícipes, en proporción de la parte que tienen en el buque, según las reglas establecidas en el art. 1048.

Art. 1067. Todos los copartícipes quedan personalmente obligados, en proporción de la parte que tienen en el buque, por las reparaciones ú otros gastos ordenados por el armador, si le han dado encargo especial, ó ha recabado autorización de los copartícipes.

Las expresiones generales del contrato de asociación no se consideran mandato especial, ni importan autorización.

Art. 1068. El armador no puede contratar ni admitir más carga de la que corresponda á la cavidad que esté detallada á su buque en la matrícula.

Si lo hiciere, indemnizará personalmente á los cargadores, á quienes deje de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les haya sobrevenido.

Art. 1069. Todo contrato entre el armador y el capitán caduca en caso de venderse el buque, reservándose el capitán su derecho por la indemnización que le corresponda, según los pactos celebrados con e armador y las reglas establecidas en el art. 1061.

Art. 1070. El armador no puede hacer asegurar el buque, á no ser con la autorización expresa de todos los copartícipes.

Sin embargo, está obligado á hacer asegurar los gastos de reparación hechos durante el viaje, á no ser que el capitán haya tomado á la gruesa el importe de esos gastos.

Art. 1071. El armador está obligado, siempre que la mayoría ó alguno de los copartícipes lo exigiera, á dar todos los informes necesa-

rios en lo que toca al buque, viaje y equipo, así como exhibir los libros, cartas, documentos y demás relativo á su administración.

Art. 1072. Está obligado á dar á los dueños ó copartícipes, al fin de cada viaje, cuenta de su administración, tanto en lo que toca al estado del buque y de la asociación, como del viaje concluído, acompañando los comprobantes respectivos, y pagando sin demora el líquido que á cada uno cupiere.

Art. 1073. Los dueños ó copartícipes están obligados á examinar la cuenta del armador, luego que les fuere presentada, y á pagar sin demora la cuota que les corresponde, según sus porciones.

La aprobación de las cuentas del armador, dada por la mayoría, no impide que la minoría haga valer los derechos que crea tener contra él.

Título III.—*De los capitanes.*

Art. 1074. El capitán es la persona encargada de la dirección y gobierno de un buque, mediante un salario convenido ó una parte estipulada en los beneficios.

El capitán es el jefe del buque; toda la tripulación le debe obediencia, en cuanto fuere relativo al servicio del buque.

Art. 1075. El capitán tiene la facultad de imponer penas correccionales á los individuos de la tripulación que perturbaren el orden del buque, cometieren faltas de disciplina ó dejaren de hacer el servicio que les compitiere, y hasta puede proceder á la prisión por motivo de insubordinación, ó de cualquier otro delito cometido á bordo, aun en el caso de que el delincuente sea simple pasajero, entregando los presos con los antecedentes relativos á las autoridades competentes del primer puerto donde entrare.

Art. 1076. Corresponde al capitán formar la tripulación del buque, eligiendo y ajustando los oficiales, marineros y demás hombres del equipaje, así como despedirlos en los casos en que pueda legalmente verificarlo, obrando siempre de acuerdo con el dueño, armador ó consignatario del buque, en los lugares donde éstos se hallaren presentes.

El capitán es responsable si emprendiere viaje sin que el buque estuviese provisto de la tripulación necesaria.

En ningún caso se puede obligar al capitán á recibir en su tripulación persona alguna que no sea de su satisfacción.

Art. 1077. El capitán está obligado á llenar cuidadosamente los deberes de un buen marino, y á indemnizar al dueño ó á la asociación los daños y gastos ocasionados por su impericia, negligencia ó infidelidad, sin perjuicio de la responsibilidad criminal que corresponda.

Art. 1078. Responde de los daños que sufra la carga, á no ser que provenga de vicio propio de la cosa, fuerza mayor ó culpa del cargador, incluyéndose los hurtos, ó cualesquier daños cometidos á bordo

por individuos de la tripulación, en la forma determinada en el título VI de este libro.

Art. 1079. Responde asimismo de los daños que provengan de mal arrumaje de la carga ó de que ésta sea excesiva.

Art. 1080. Responde igualmente de todos los daños que sobrevengan á las mercancías que, sin consentimiento por escrito del cargador, haya dejado sobre cubierta.

Exceptúase la navegación de cabotaje menor, ó dentro de los ríos y aquélla en que fuere de uso cargar sobre cubierta.

Art. 1081. Además de la responsibilidad personal del capitán hacia los cargadores, tendrán privilegio ó preferencia en el pago, sobre el buque y fletes, los daños causados á la carga por dolo ó culpa del capitán, sin perjuicio de la acción de indemnización que corresponde contra éste á los dueños y partícipes del buque.

Art. 1082. El capitán debe tener cuidado de no cargar efectos cuya avería, merma ó mal estado de acondicionamiento sea visible, sin hacer expresa mención en los recibos ó conocimientos. En defecto de esa mención, se presume que las mercancías, en cuanto puede juzgarse por su exterior, fueron cargadas en buen estado y bien acondicionadas.

Art. 1083. El capitán está obligado á dar ó á hacer dar por el contramaestre recibo de todos los efectos cargados, con designación de su cantidad, marcas ó números, á fin de que puedan cambiarse oportunamente por los conocimientos respectivos, según lo dispuesto en el título "De los fletamentos."

Art. 1084. El capitán ó cualquier otro individuo de la tripulación que cargare en el buque, aun so pretexto de ser en su cámara ó camarotes, efectos de su cuenta particular, sin consentimiento por escrito del dueño del buque, ó de los cargadores, si el buque ha sido fletado por entero, podrá ser obligado á pagar el doble del flete correspondiete.

Art. 1085. El capitán que navegue á flete común, ó con interés en el beneficio que resulte de la carga, no puede hacer negocio alguno de su propia cuenta, á no ser que mediare estipulación escrita en contrario.

Si lo hiciere, pertenecerá á los demás interesados la utilidad que pueda resultar, y las pérdidas serán de su exclusiva cuenta.

Art. 1086. Es prohibido al capitán hacer pacto alguno público ni secreto con los cargadores que ceda en su beneficio particular, bajo cualquier título ó pretexto que fuere.

Si lo hiciere, serán de su cuenta y de la de los cargadores todos los daños que sobrevinieren, y pertenecerán al dueño del buque los beneficios que resultaren.

Art. 1087. El capitán es considerado verdadero depositario de la carga y de cualesquier efectos que recibiese á bordo, y como tal, está obligado á su guarda, buen arrumage y conservación, y á su pronta entrega á la vista de los conocimientos.

La responsabilidad del capitán respecto de la carga empieza desde que la recibe, hasta el acto de la entrega en el lugar que se hubiere convenido, ó en el que fuere de uso en el puerto de la descarga, salvas cualesquiera convenciones expresas en contrario.

Art. 1088. El capitán que, habiéndose ajustado para un viaje, dejare de cumplir el adjuste, ó porque no emprenda el viaje, ó porque abandone el buque durante él, además de la responsabilidad hacia el armador ó cargadores, por los daños y prejuicios que resultaren, quedará perpetuamente inhabilitado para ejercer el mando de buque alguno.

Sólo será excusable, si le sobreviniera algún impedimento físico ó moral que le impida cumplir su empeño.

Art. 1089. El capitán, luego que se halle provisto de lo necesario para el viaje, está obligado á salir en la primera ocasión favorable.

No le es lícito diferir el viaje por causa de la enfermedad de alguno de los oficiales ú hombres de la tripulación.

Su obligación en tal caso es proveer inmediatamente al reemplazo de los enfermos ó impedidos.

Art. 1090. Si en el momento de la partida sobreviniere al capitán alguna enfermedad que le haga incapaz de gobernar el buque, debe hacerse sustituir por otro capitán en el desempeño de su encargo, á no ser que el segundo se hallase en estado de hacer sus veces, sin peligro del buque ni de la carga.

Si el dueño ó armador se encontrare en el lugar de la partida, la sustitución ne puede hacerse sin su consentimiento.

Art. 1091. Estando el buque cargado y pronto para hacer viaje, no pueden ser detenidos por deudas civiles, ni el capitán ni otros individuos de la tripulación, á no ser que la deuda proviniere de efectos suministrados para ese viaje.

Aun en tal caso, se admitirá la fianza prescrita en el art. 1041.

Art. 1092. El capitán está obligado, antes de tomar carga y mediando requisición de parte interesada, á hacer reconocer por peritos si el buque se halla en estado de navegar, esto es, provisto de todo lo necesario y en estado de emprender viaje.

Art. 1093. El día antes de la salida del puerto de la carga, hará el capitán inventariar, en presencia del piloto y contramaestre, las provisiones, las amarras, anclas, velas, y demás aparejos, con declaración del estado en que se hallaren. Este inventario será firmado por el capitán, piloto y contramaestre.

Todas las alteraciones que durante el viaje sufriere cualesquiera de los objetos arriba mencionados, serán anotadas en el diario de navegación, bajo la firma de los tres referidos individuos.

Art. 1094. El capitán está obligado á tener á bordo de su buque:

1°. La escritura de propiedad del buque, ó un testimonio debidamente legalizado;

2°. El pasaporte del buque ó carta de mar;

3°. El rol de la tripulación;

4°. Las guías ó despachos de aduana del puerto del Estado de donde hubiere salido, verificados conforme á las leyes, reglamentos é instrucciones fiscales;

5°. Las pólizas de fletamento, en los casos en que hubiesen tenido lugar, y los conocimientos de la carga que existiera á bordo;

6°. Un ejemplar del Código de Comercio.

Art. 1095. El rol ó matrícula debe ser hecho en el puerto del armamento del buque y contener:

1°. Los nombres del buque, capitán, oficiales y gente de la tripulación, con declaración de sus edades, estado, nacionalidad, domicilio y empleo de cada uno á bordo;

2°. El puerto de la salida y el del destino que el buque tuviere;

3°. Los sueldos estipulados, especificándose si son por viaje, por mes, por cantidad cierta ó á flete ó parte de beneficios;

4°. Las cantidades adelantadas que se hubiesen pagado ó prometido pagar por cuenta de sueldos;

5°. La firma del capitán y de todos los oficiales y hombres de la tripulación que supieren firmar.

Art. 1096. Los capitanes tienen obligación de llevar asiento formal de todo lo concerniente á la administración del buque y ocurrencias de la navegación, teniendo al efecto tres libros distintos, encuadernados y foliados, cuyas fojas se rubricarán por la autoridad á cuyo cargo estuviere la matrícula de los buques, so pena de responder por los daños y prejuicios que resulten de la falta de asientos regulares.

En el primer libro, que se titulará "de cargamentos," se anotará la entrada y salida de todos los efectos que se carguen en el buque con declaración específica de las marcas y números de los bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga, fletes estipulados, y todas las demás circunstancias ocurrentes que puedan servir para futuros esclarecimientos. En el mismo libro se asentarán también los nombres de los pasajeros con declaración del lugar de su destino, precio y condiciones del pasaje y relación de sus equipajes.

En el segundo libro, con el título de "cuenta y razón," se asentará en forma de cuentas corrientes todo lo que el capitán reciba y expenda relativamente al buque y pueda dar motivo á la rendición de una cuenta, ó á deducir ó contestar una demanda, abriéndose cuenta á cada uno de los individuos de la tripulación, con declaración de sus sueldos, cantidades percibidas por razón de ellos y consignaciones que dejen hechas para sus familias.

En el tercero, que se denominará "diario de navegación," se asentará:

1°. El estado diario del tiempo y de los vientos;

2°. El progreso ó retardo diario del buque;

3°. El grado de longitud y de latitud en que se halle el buque día por día;

4°. Todos los daños que acaezcan al buque ó la carga y sus causas;

5°. El estado, en cuanto sea posible, de todo lo que se perdiere por accidente y de todo lo que se hubiese cortado ó abandonado;

6°. La derrota seguida y los motivos de las separaciones, ya sean voluntarias ó forzosas;

7°. Todas las resoluciones tomadas por el consejo del buque;

8°. Las despedidas que se hayan dado á oficiales ú hombres de la tripulación, así como sus motivos. Este libro deberá ser continuado, datado y firmado día por día, por el capitán y su segundo, si el tiempo y las circunstancias lo permitieren. Los dos primeros serán sólo firmados por el capitán.

Art. 1097. El capitán está obligado á permanecer á bordo desde el momento en que se empieza el viaje, hasta la llegada á buen puerto, sin que durante el viaje le sea permitido pernoctar fuera del buque, á no ser por ocupación grave, que proceda de su oficio y no de sus negocios propios.

Está asimismo obligado á tomar los pilotos y prácticos necesarios en todos los lugares en que los reglamentos ó el uso y la prudencia lo exigieren, so pena de responder por los daños y perjuicios que de su falta resultaren.

Art. 1098. Es prohibido al capitán abandonar el buque, sea cual fuere el peligro, á no ser en caso de naufragio.

Juzgándose indispensable el abandono, está obligado el capitán á emplear la mayor diligencia posible para salvar todos los efectos del buque y carga, con especialidad los papeles y libros del buque, dinero y mercancías de más valor.

Si á pesar de toda su diligencia los objetos sacados del buque ó los que quedaron á bordo se perdieren ó fueren robados, sin culpa suya, quedará exonerado de toda responsabilidad.

Art. 1099. El capitán está obligado durante el viaje á aprovechar todas las ocasiones que se le ofrezcan de informar al dueño ó armador del estado del buque.

El capitán, antes de la salida del puerto, donde se haya visto forzado á arribar, ó antes de emprender viaje de retorno, está obligado á remitir al armador una cuenta firmada que contenga el estado de la carga, el precio de los efectos cargados por cuenta del buque, los gastos de reparación ú otros que se hayan ocasionado, las cantidades que haya tomado á la gruesa y los nombres y domicilio de los prestamistas.

Art. 1100. Es permitido al capitán, antes de emprender el viaje de retorno, hacer asegurar el importe de los efectos cargados por cuenta del buque, y las sumas desembolsadas por cuenta del mismo buque; pero debe ponerlo en conocimiento del armador al remitir sus cuentas.

Art. 1101. Si uno ó más de los copartícipes, debidamente requeridos,

dejaren de contribuír respectivamente para los gastos necesarios de equipo y armamento del buque, puede el capitán, con autorización judicial, veinticuatro horas después de la intimación á los que se niegan, tomar dinero sobre la parte que les corresponda en el buque, aunque sea por contrato á la gruesa.

Art. 1102. El capitán está obligado á pedir el dictamen de los dueños del buque, cargadores, ó sus mandatarios estando presentes, y en todos los casos á consultar á los oficiales del buque, siempre que se trate de algún acontecimiento importante.

Ninguna disculpa podrá exonerar de responsabilidad al capitán que mudase la derrota que estaba obligado á seguir, ó que practicase algún otro acto extraordinario de que pueda provenir daño al buque ó carga, sin haber precedido deliberación tomada en junta compuesta de todos los oficiales del buque, y en presencia de los interesados en el buque ó en la carga, si algunos se encontrasen á bordo.

En tales deliberaciones, y en todas las demás resoluciones que fuese obligado á tomar con acuerdo de los oficiales del buque, el capitán podrá, siempre que lo juzgare conveniente, obrar bajo su responsabilidad personal contra el dictamen de la mayoría.

Art. 1103. Es prohibido al capitán entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino; y si se viere obligado á hacerlo por fuerza mayor, deberá salir en la primera ocasión oportuna que se ofreciere, so pena de responder por los daños y perjuicios que de la demora resultasen al buque ó á la carga.

Art. 1104. Si el capitán, después de su salida, llegase á saber que ha sobrevenido el estado de guerra, y que su bandera no es libre, está obligado á arribar al primer puerto neutral y á permanecer en él hasta el restablecimiento de la paz, ó hasta que pueda salir bajo convoy ó de otro modo seguro, ó hasta que reciba órdenes terminantes, así del dueño ó armador como de los interesados en la carga.

Lo mismo procederá á no ser que tuviere órdenes especiales en contrario, si llegare á saber que el puerto de su destino se encuentra bloqueado.

Art. 1105. El capitán, que viaje bajo la escolta de buques de la República, responde de los perjuicios que sobrevinieren al buque ó carga si se separa del convoy.

Bajo la misma responsabilidad debe obedecer las órdenes y señales del jefe del convoy.

Art. 1106. Es obligación del capitán resistir, por todos los medios que le dictare su prudencia, toda y cualquiera violencia que se intentare contra el buque ó la carga. Si fuere obligado á hacer entrega de todo ó parte, formalizará el correspondiente asiento en el libro (art. 1096), y justificará el hecho en el primer puerto donde arribase (art. 1108).

En caso de apresamiento, embargo ó detención, compete al capitán la obligación de reclamar el buque y cargamento avisando inmediata-

mente por los medios que estén á su alcance, así al armador ó dueño del buque, como á los cargadores ó consignatarios de la carga, del estado del buque y cargamento. Mientras recibe órdenes definitivas, deberá tomar las disposiciones provisorias que sean absolutamente urgentes, para la conservación del buque y de la carga.

En tal caso, la mayoría de los copartícipes decide, y la resolución es obligatoria para la minoría. Si la mayoría decide no reclamar, puede la minoría proseguir á su costa las reclamaciones, salvo el derecho de exigir que la mayoría contribuya á los gastos en proporción al beneficio que haya resultado de las reclamaciones.

Art. 1107. En caso de echazón, el capitán estará obligado á echar primero, siendo posible, las cosas menos necesarias, las más pesadas y las de menor precio; en seguida, las mercaderías del primer puente, á su elección, después de haber oído el dictamen de los oficiales del buque.

El capitán debe asentar por escrito, tan luego como le sea posible, las resoluciones tomadas á tal respecto. El asiento contendrá:

1°. Las causas que hayan determinado la echazón;

2°. La enunciación de los objetos echados ó averiados;

3°. Las firmas de los que hayan sido consultados, ó la expresión de los motivos que haya tenido para no firmar.

Art. 1108. Todas las protestas formadas á bordo tendentes á comprobar echazón, averías ú otras pérdidas cualesquiera, deben ser ratificadas con juramento del capitán dentro de veinticuatro horas útiles, ante la autoridad competente del primer puerto donde llegare. Esa autoridad, siendo dependiente de la República, deberá interrogar al mismo capitán, oficiales, hombres de la tripulación y pasajeros, sobre la verdad de los hechos, teniendo presente el *diario de navegación*, si se hubiera salvado. Queda reservado á las partes interesadas la prueba en contrario.

Art. 1109. Sea cual fuere el lugar donde el capitán verifique su protesta, está obligado á hacer visar su diario de navegación por la autoridad que reciba la protesta. El capitán está obligado á exhibir en cualquier tiempo ese diario á las partes interesadas, y á consentir que saquen copias ó extractos.

Art. 1110. El capitán está obligado, dentro de las veinticuatro horas útiles siguientes á su llegada á un puerto cualquiera, á presentar su diario de navegación y á declarar:

1°. El lugar y el tiempo de su salida;

2°. La derrota que haya seguido;

3°. Los peligros que haya corrido, los daños sucedidos en el buque ó carga, y las demás circunstancias notables de su viaje.

Art. 1111. La presentación del diario y la declaración se harán:

En puerto extranjero, ante el cónsul de la República ó, en su defecto, ante la autoridad competente del lugar;

En puerto del Estado, ante el juzgado letrado de comercio, juez letrado departamental respectivo, ó la autoridad que designen los reglamentos.

ART. 1112. Al regreso del buque al puerto de su salida, ó aquél en que dejare el mando, está obligado el capitán á presentar el rol ó matrícula original en la repartición encargada de la matrícula del buque, dentro de veinticuatro horas útiles después que diese fondo, haciendo las mismas declaraciones ordenadas en el artículo precedente.

Pasados ocho días después del referido tiempo, queda prescrita cualquiera acción que pueda tener lugar contra el capitán por falta que haya cometido en la matrícula durante el viaje.

El capitán que no presentare todos los individuos matriculados, ó no hiciere constar debidamente el motivo de la falta, será multado, por la autoridad encargada de la matrícula de los buques, en cien pesos fuertes por cada persona que presentare de menos, con recurso para el juzgado letrado de comercio ó el respectivo juez letrado departamental.

ART. 1113. No hallándose presentes los dueños del buque, sus mandatarios ó consignatarios, está autorizado el capitán para contratar por sí los fletamentos bajo las instrucciones que haya recibido, y procurando en cuanto le sea posible el mayor beneficio para el armador.

ART. 1114. El capitán, en los puertos donde reside el armador, mandatarios ó consignatarios no puede, sin autorización especial de éstos, hacer gasto alguno extraordinario en el buque.

ART. 1115. Si durante el curso del viaje se hacen necesarias reparaciones ó compras de pertrechos, y las circunstancias ó la distancia del domicilio de los dueños del buque ó de la carga, no permiten pedir sus órdenes, el capitán, comprobada la necesidad por un asiento firmado por los oficiales del buque, podrá hacer las reparaciones ó la compra de los pertrechos necesarios.

ART. 1116. Cuando, durante el viaje, el capitán se halle sin fondos pertenecientes al buque ó sus propietarios, no hallándose presente alguno de éstos, sus mandatarios ó consignatarios, y en su defecto, algún interesado en la carga, ó si aunque se hallasen presentes, no le facilitasen los fondos necesarios, podrá contraer deudas, tomar dinero á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos, y hasta en falta absoluta de otro recurso, vender mercaderías de la carga, declarando en los documentos de las obligaciones que firmare la causa de que proceden (art. 1118).

Las mercaderías que en tales casos se vendieren serán pagadas á los cargadores por el precio que las otras de igual calidad obtuvieren en el puerto de la descarga, en la época de la llegada del buque, ó por el que señalaren peritos arbitradores en el caso de que la venta hubiere comprendido todas las mercaderías de la misma calidad.

Si el precio corriente fuese inferior al de venta, el beneficio pertenecerá àl dueño de las mercaderías. Si el buque no pudiese llegar al puerto de su destino, la cuenta se dará por el precio de venta.

Art. 1117. Para que pueda tener lugar alguna de las medidas autorizadas en el artículo precedente, es indispensable:

1°. Que el capitán pruebe falta absoluta de fondos en su poder, pertenecientes al buque ó sus dueños;

2°. Que no se halle presente el dueño del buque, sus mandatarios ó consignatarios, y en su defecto, alguno de los interesados en la carga, ó que hallándose presentes, hayan sido requeridos sin resultado;

3°. Que la resolución haya sido tomada de acuerdo con los oficiales del buque, haciéndose en el diario de navegación el asiento respectivo.

La justificación de estos requisitos será hecha ante el juzgado letrado de comercio ó juez letrado del departamento á que corresponda el puerto donde se tomare el dinero á la gruesa, ó se vendieren las mercaderías, y en país extranjero, ante los cónsules de la Rupública ó la autoridad local en su defecto.

Art. 1118. Las obligaciones que contrae el capitán para atender á la reparación, habilitación y aprovisionamiento del buque, no le constituyen personalmente responsable, sino que recaen sobre el armador, á no ser que el capitán comprometa expresamente su responsabilidad personal ó subscriba letras de cambio ó pagarés á su nombre.

Sin embargo, el capitán que en los documentos de las obligaciones procedentes de gastos que haya hecho para la habilitación, reparación ó aprovisionamiento del buque, omitiere enunciar la causa de que proceden, quedará personalmente obligado hacia las personas con quienes las contrajere, sin perjuicio de la acción que éstas puedan tener contra los dueños del buque, si probaren que las cantidades debidas fueron efectivamente aplicadas en beneficio de la embarcación (art. 1048).

Art. 1119. Faltando las provisiones del buque durante el viaje, podrá el capitán, de acuerdo con los demás oficiales, obligar á los que tuvieren víveres por su cuenta particular, á que los entreguen para el consumo común de todos los que se hallaren á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más tarde, en el primer puerto donde arribe.

Art. 1120. El capitán tiene derecho á ser indemnizado por los dueños de todos los gastos necesarios que hiciere en utilidad del buque, con fondos propios ó ajenos, siempre que haya obrado con arreglo á sus instrucciones ó en uso de las facultades inherentes á su calidad de capitán.

Art. 1121. No puede el capitán tomar dinero á la gruesa, ni hipotecar el buque para sus propias negociaciones.

Siendo copartícipe en el casco y aparejos, puede empeñar su porción particular, siempre que no haya tomado antes gruesa alguna sobre la totalidad del buque, ni exista á cargo de éste otro género de empeño.

En la póliza del dinero que tomare el capitán-copartícipe en la forma referida, expresará necesariamente cuál es la porción de su propiedad que afecta al pago de la deuda.

En caso de contravención á este artículo, será de cargo privativo del capitán el pago del principal, intereses y costas.

Art. 1122. El capitán que tome dinero sobre el casco y aparejos del buque, empeñe ó venda mercaderías ó provisiones, fuera de los casos y de la forma establecida en este Código, así como él que cometa fraude en sus cuentas, además de la indemización de daños y perjuicios, quedará sujeto á la respectiva acción criminal.

Art. 1123. El capitán que, fuera del caso de innavegabilidad legalmente probada, vendiere el buque sin autorización especial de los dueños, será responsable de los daños y perjuicios, y quedará sujeto á la respectiva acción criminal.

Art. 1124. El capitán que, siendo contratado para viaje determinado dejare de concluirle sin causa justificada, responderá á los dueños y cargadores por los daños y perjuicios que de esa falta resultaren (art. 1088).

Art. 1125. Serán de la responsabilidad exclusiva del capitán todas las multas que se impusieren al buque por falta de observancia de las leyes y reglamentos de aduana y policía de los puertos, así como los perjuicios que resultaren de las discordias que se susciten en el buque entre individuos de la tripulación, á no ser que probare haber empleado todos los medios convenientes para evitarlos.

Serán igualmente de su responsabilidad personal los perjuicios que sobrevengan á los cargadores por no haberse provisto el capitán de los papeles necesarios respecto á la carga, ó no haber hecho en el puerto de descarga ó de arribada las declaraciones necesarias (arts. 1110 y siguientes).

Art. 1126. El capitán no puede retener á bordo los efectos de la carga para seguridad del flete; pero tiene derecho á exigir de los dueños ó consignatarios, en el acto de la entrega de la carga, que depositen ó afiancen el importe del flete, averías gruesas y gastos á su cargo, y en falta de pronto pago, depósito ó fianza, podrá requerir embargo por los fletes, averías y gastos en los efectos del cargamento, mientras éstos se hallaren en poder de los dueños ó consignatarios, ya estén en los almacenes públicos de depósito ó fuera de ellos, y hasta podrá requerir la venta inmediata, si los efectos fuesen fácilmente deteriorables ó de conservación difícil ó dispendiosa.

La acción de embargo queda prescrita pasados treinta días contados desde el último de la entrega.

Art. 1127. El capitán tiene derecho á exigir que, antes de la descarga, los efectos sean contados, medidos ó pesados á bordo del buque, en todos los casos en que es responsable por su número, peso ó medida.

Art. 1128. Cuando, por ausencia del consignatario, por su negativa á recibir la carga, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos á la orden, ignorare el capitán á quien haya de hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del juzgado letrado de comercio, juez letrado departamental respectivo ó, en su defecto, de la autoridad judicial local, para que provea lo conveniente á su depósito, conservación y seguridad.

Así en este caso como en el del art. 1126, si la avería gruesa no pudiere ser arreglada inmediatamente, es lícito al capitán exigir el depósito judicial de la suma que se arbitrare.

Art. 1129. El capitán que entregase la carga antes de recibir el flete, avería gruesa y gastos, sin poner en práctica los medios del artículo precedente, ó los que le dieren las leyes del lugar de la descarga, no tendrá acción para exigir el pago del fletador, si éste probare que no había cargado por cuenta propia, sino en calidad de comisionista, ó por cuenta de tercero.

Art. 1130. Estando el buque fletado por entero no puede el capitán recibir carga de otra persona sin consentimiento expreso del fletador. Si lo verificare, podrá éste hacerla desembarcar y exigirle los perjuicios que se le hayan seguido.

Art. 1131. Después de haberse fletado el buque para puerto determinado, no quede el capitán negarse á recibir la carga y emprender el viaje convenido, á no ser que sobreviniere peste, guerra, bloqueo ó impedimento legítimo del buque, sin limitación de tiempo.

Art. 1132. Si durante la navigación falleciese algún pasajero ó individuo de la tribulación, pondrá el capitán en buena guarda todos los papeles ó pertenencias del difunto, formando un inventario exacto con asistencia de los oficiales del buque y de los testigos, prefiriendo á este fin á los pasajeros, si los hubiere. Luego que llegare al puerto de su salida, hará entrega del inventario y bienes á las autoridades competentes.

Art. 1133. Si cualquiera de los individuos que se encuentran á bordo, ya sea pasajero ó pertenezca á la tripulación, quisiere otorgar testamento, lo verificará ante el capitán ó quien haga sus veces, el sobrecargo, si lo hubiere, y dos testigos tomados de la dotación del buque, prefiriéndose siempre los que sepan escribir.

En falta de sobrecargo, se llamará otro testigo.

Art. 1134. Los testamentos expresados en el artículo precedente se harán siempre por duplicado.

Si el buque llega á puerto extranjero, donde haya cónsul de la República, el capitán, ó la persona que haya autorizado el testamento, depositará uno de los ejemplares, cerrado y sellado, en manos del cónsul, que lo dirigirá al Ministerio de Gobierno, para que lo remita al juzgado de primera instancia del domicilio del testador.

Art. 1135. Al regreso del buque al territorio de la República, los dos ejemplares del testamento, cerrados y lacrados, ó el que quedare, si el otro se hubiese entregado en el curso del viaje (art. 1134), serán entregados al capitán del puerto, quien los elevará inmediatamente al Ministerio respectivo.

Art. 1136. En el rol del buque, al margen del nombre del testador, se anotará la entrega que se haya hecho de los testamentos al cónsul ó al capitán del puerto.

Art. 1137. No se reputará hecho en el mar el testamento, aunque lo haya sido en el curso del viaje, si en la época del otorgamiento se hallaba el buque en puerto donde hubiere cónsul de la República.

En tal caso, sólo será válido el testamento si se autorizare por el cónsul y dos testigos, ó se otorgare por instrumento público conforme á las leyes del país en que se encuentre.

Art. 1138. El testamento hecho en el mar en la forma prescrita por el art. 1133, sólo será válido si el testador muere en el curso del viaje, ó en los seis meses siguientes á su llegada al territorio de la República.

Art. 1139. Los testamentos hechos á bordo serán firmados por el otorgante, autorizante y testigos.

Si el testador declara que no sabe ó no puede firmar, se hará en el instrumento mención especial de su declaración y de su ruego á uno de los testigos que firme por él.

Art. 1140. El testamento otorgado á bordo no podrá contener disposición alguna en favor del capitán ó individuos de la tribulación, á no ser parientes del testador.

Art. 1141. Acabado el viaje, el capitán está obligado á dar cuenta sin demora de su gestión al dueño ó armador del buque, con entrega, mediante recibo, del dinero que tuviere, libros y demás papeles.

El dueño ó armador del buque está obligado á ajustar las cuentas del capitán luego que las recibiere, y á pagar las sumas que le fuesen debidas.

Art. 1142. Si se suscitaren dificultades sobre la cuenta, el dueño ó armador está obligado á pagar provisoriamente al capitán los sueldos convenidos, dando éste fianza de devolverlos si hubiere lugar, y el capitán está obligado á depositar en la oficina del juzgado letrado de comercio ó juez letrado departamental respectivo su diario, libros y demás documentos.

Art. 1143. Siendo el capitán dueño único del buque, será simultáneamente responsable á los fletadores y cargadores por todas las obligaciones impuestas á los capitanes y á los armadores.

Art. 1144. Toda obligación por la cual el capitán, siendo copartícipe del buque, fuere responsable á la asociación, tiene privilegio para el pago sobre la porción ó ganancias que el capitán tuviere en el buque y fletes.

Art. 1145. El capitán tiene privilegio por sus sueldos é indemnización que se deba de perjuicios en el buque, sus aparejos y fletes que se adeuden.

Art. 1146. Admás de las obligaciones especificadas en este Código, están sujetos los capitanes á todos los deberes que les están impuestos por los reglamentos de marina y aduana.

Título IV.—*De los pilotos y contramaestres.*

Art. 1147. El piloto, cuando juzgase necesario mudar de rumbo, expondrá al capitán las razones que así lo exigen. Si éste se opusiere, despreciando sus observaciones, que en tal caso deberá renovarle en presencia de los demás oficiales del buque, asentará en el diario de navegación la conveniente protesta, que deberá ser firmada por todos, y obedecerá las órdenes del capitán, sobre quien recaerá toda la responsabilidad.

Art. 1148. El piloto que, por impericia, omisión ó malicia, perdiere el buque ó le causare daños ó averías, será obligado al resarcimiento del perjuicio que sufriere el buque ó la carga, además de incurrir en las penas que respectivamente tengan lugar.

La responsabilidad del piloto no excluye la del capitán en los casos del art. 1077.

Art. 1149. El contramaestre que, al recibir ó entregar mercancías ó efectos, no exige y entrega al capitán las órdenes, recibos ú otros documentos justificativos de sus actos, responde por los daños y perjuicios que de su falta resultaren.

Art. 1150. Las calidades que deben tener los pilotos y contramaestres, así como sus deberes respectivos, están prescritos en los reglamentos ú ordenanzas de matrícula de gente de mar.

Art. 1151. Por muerte ó impedimento del capitán, recae el mando del buque en el piloto, y en falta ó impedimento de éste, en el contramaestre, con todas las prerogativas, facultades, obligaciones y responsabilidades inherentes al cargo de capitán.

Título V.—*De los sobrecargos.*

Art. 1152. Los sobrecargos, nombrados por los armadores ó los dueños de la carga, pueden ejercer sobre el buque y su cargamento la parte de administración económica expresamente señalado en sus instrucciones; pero aun en el caso de ser nombrados por los armadores, no pueden entrometerse en las atribuciones privativas de los capitanes, acerca de la dirección facultativa y mando de los buques, sea cual fuere la autorización que se les hubiere conferido.

Art. 1153. Los poderes del sobrecargo, relativos al curso del viaje y transporte de las mercancías, deben ser comunicados al capitán. Si no se hiciere esa participación, se reputarán no existentes en lo que toca al capitán.

Art. 1154. Habiendo sobrecargo, cesa, respecto de las mercaderías que le están encomendadas, la responsabilidad del capitán, salvo el caso de dolo ó culpa.

Al sobrecargo, en tal caso, corresponde llevar el libro de cargamentos y el de cuenta y razón, en la forma establecida en el art. 1096.

Art. 1155. Si el sobrecargo tuviese orden para entregar á persona determinada los efectos que no se hubiesen vendido, y el consignatario

se negase á recibirlos, debe hacerle saber una protesta, que le servirá de documento justificativo. Si no tuviese más instrucciones á ese respecto, queda á su arbitrio dar á los efectos el destino que le pareciese más conveniente en beneficio de los dueños, procediendo, según los casos, conforme á lo establecido en el art. 1128.

Art. 1156. Es prohibido á los sobrecargos hacer negocio alguno por cuenta propia durante el viaje, fuera de la pacotilla que por pacto expreso les hubiere sido concedida para el viaje de ida y de retorno.

Art. 1157. En defecto de convenciones particulares, compete al sobrecargo el derecho, en cuanto á los comitentes, á ser mantenido durante el viaje, y á una comisión que se determinará por arbitradores, y en cuanto al capitán, el derecho á ser embarcado con todo su equipaje.

Art. 1158. Las disposiciones de este Código acerca de la capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores ó encargados se aplican igualmente á los sobrecargos.

Título VI.— *De las contratas y de los sueldos de los oficiales y gente de mar, sus derechos y obligaciones.*

Art. 1159. El contrato que se celebra entre el capitán y los oficiales y gente de la tripulación de un buque consiste, de parte de éstos, en prestar sus servicios para hacer uno ó más viajes de mar, mediante un salario convenido, y de parte del capitán, en la obligación de hacerles gozar de todo lo que les sea debido en virtud de la estipulación ó de la ley.

Las condiciones del ajuste entre el capitán y la gente de la tripulación, en falta de otro documento, se prueban por la matrícula ó rol de la tripulación.

Art. 1160. No constando por la matrícula, ni por otro documento escrito, el tiempo determinado de la contrata, aunque se haya contratado por mes, se entiende siempre que fué para el viaje redondo, ó sea de ida y vuelta al lugar donde se verificó la matrícula.

Art. 1161. El capitán está obligado á dar á los individuos de la tripulación, que lo exigieren, una nota firmada en que se exprese la naturaleza del convenio y el sueldo estipulado, asentando en la misma las cantidades que se fueren pagando á cuenta.

Art. 1162. Estando el libro de cuenta y razón conforme con la matrícula y llevado con regularidad, en la forma establecida en el art. 1096, hará entera fe para la solución de cualesquiera dudas que puedan suscitarse sobre las condiciones del contrato.

Sin embargo, en cuanto á las cantidades dadas á cuenta, prevalecerán, en caso de duda, las constancias puestas en las notas de que habla el artículo precedente.

Art. 1163. Las obligaciones recíprocas del capitán, oficiales y gente de la tripulación empiezan desde el momento en que respectivamente firman el rol ó matrícula.

La obligación de alimentar á los oficiales y hombres de la tripulación durante el viaje, ó el tiempo que estuvieren en servicio, se entiende siempre comprendida en el contrato, además de los sueldos estipulados.

Art. 1164. Son obligaciones de los oficiales y gente de la tripulación:

1°. Ir á bordo con su equipaje y prontos para seguir viaje, el día convenido, ó en su defecto, él señalado por el capitán, para ayudar al equipo y cargamento del buque, so pena de que puedan ser despedidos, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente;

2°. No salir del buque, ni pasar en ningún caso la noche fuera de él, sin licencia del capitán, so pena de perder un mes de sueldo;

3°. No sacar del buque su equipaje, sin que sea inspeccionado por el capitán ó contramaestre, bajo la misma pena de perdimiento de un mes de sueldo;

4°. Obedecer sin contradicción al capitán y demás oficiales en sus respectivas calidades, y abstenerse de riñas y embriaguez, bajo las penas establecidas en los art. 1075 y 1166;

5°. Auxiliar al capitán, en caso de ataque del buque ó desastre que sobrevenga al buque ó á la carga, sea cual fuere su naturaleza, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos;

6°. Acabado el viaje, ayudar al desarme del buque, conducirlo á seguro surgidero y amarrarlo, siempre que el capitán lo exigiere;

7°. Prestar las declaraciones necesarias para la ratificación de las actas y protestas formadas á bordo, recibiendo, por los días de demora, una indemnización proporcionada á los sueldos que ganaban; faltando á ese deber, no tendrán acción para exigir los sueldos vencidos.

Art. 1165. Los oficiales y cualesquier otros individuos de la tripulación que, después de matriculados, abandonasen el buque antes de empezar el viaje, ó se ausentaren antes de finalizado, pueden ser apremiados con prisión; al cumplimiento del contrato, á reponer lo que se les hubiere dado adelantado, y á servir un mes sin sueldo.

Los gastos que en tales casos se hicieren, serán deducidos de los sueldos de los remitentes, que además responderán de los daños y perjuicios á que hubiere lugar.

Art. 1166. El hombre de mar, después de matriculado, no puede ser despedido sin justa causa.

Son justas causas para despedirlo:

1°. La perpetración de cualquier delito que perturbe el orden en el buque, la reincidencia en insubordinación y la falta de disciplina ó de cumplimiento del servicio que le corresponda hacer (art. 1075);

2°. Embriaguez habitual;

3°. Ignorancia del servicio para que se hubiere contratado;

4°. Cualquiera ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para el desempeño de sus obligaciones, con excepción de los casos prevenidos en el art. 1185.

Art. 1167. Los oficiales ú hombres de la tripulación, despedidos con causa legítima, tienen derecho á ser pagados de los sueldos estipulados, hasta el día de la despedida, proporcionalmente á la parte del viaje que se haya hecho.

Verificándose la despedida antes de empezado el viaje, tienen derecho á que se les pague los días que tuvieron de servicio.

Art. 1168. Todo oficial ú hombre de la tripulación que probare haber sido despedido sin causa legítima, tendrá derecho á ser indemnizado por el capitán.

Esa indemnización, ya sea que estén ajustados por mes ó por viaje, consistirá en el tercio de los sueldos que el despedido habría verosímilmente ganado durante el viaje, si se le despide antes de salir del puerto de la matrícula, en el importe de los sueldos que habría percibido desde la despedida hasta el fin del viaje y gastos de retorno, si ha sido despedido en el curso del viaje. En tales casos, el capitán no tiene derecho á exigir del dueño del buque las indemnizaciones que fuere obligado á pagar, á no ser que hubiere obrado con su expresa autorización.

Art. 1169. Los oficiales ú hombres de la tripulación pueden despedirse, antes de empezado el viaje, en los casos siguientes:

1°. Si el capitán altera el destino estipulado (art. 1171);

2°. Si, después de la contrata, el Estado se encuentra en guerra marítima, ó hay noticia cierta de peste en el lugar del destino;

3°. Si, contratados para ir en convoy, no se verifica éste;

4°. Si muere el capitán ó es despedido;

5°. Si se muda el buque.

Art. 1170. Cuando el armador, antes de empezado el viaje, diese al buque distinto destino del declarado en la matrícula ó en el contrato, tendrá lugar nuevo ajuste.

Los hombres de mar que no se ajustaren para el nuevo destino, sólo tendrán derecho á exigir los sueldos vencidos, ó retener lo que se les hubiese anticipado.

Art. 1171. Si después de la llegada del buque al puerto de su destino, y acabada la descarga, el capitán, en vez de hacer el viaje de retorno ó el estipulado, fletare el buque para otro destino, es libre á los hombres de mar ajustarse de nuevo ó retirarse, no habiendo en el contrato estipulación expresa en contrario.

Sin embargo, si el capitán, hallándose fuera de la República, tuviere á bien navegar para otro puerto libre y en él cargar y descargar, la tripulación no puede despedirse, aunque el viaje se prolongue más de lo estipulado; pero los individuos contratados por viaje, recibirán un aumento de sueldo en proporción á la prolongación.

Cuando el viaje se mudase para puerto más próximo, ó se abreviare por cualquiera otra causa, serán pagados íntegramente los hombres de mar ajustados por viaje, y cobrarán los sueldos devengados los que estuviesen ajustados por meses.

Art. 1172. Si, después de matriculada la tripulación, se revocase el viaje en el puerto de la matrícula por hecho del armador, del capitán ó de los cargadores, se abonará á todos los hombres de mar ajustados por mes, además de los sueldos que hubiesen devengado, una mesada de su salario respectivo, por vía de indemnización. Á los que estuvieren contratados por viaje, se les abonará la mitad del sueldo convenido.

Art. 1173. Si la revocación del viaje, en el caso del artículo anterior, se verificare después de la salida del puerto de la matrícula, los individuos ajustados por mes percibirán el salario correspondiente al tiempo que hayan servido y al que necesiten para regresar al puerto de su salida, ó para llegar al de su destino, según eligieren. Á los contratados por viaje se les pagará como si el viaje se hubiese terminado.

Art. 1174. En el caso de los dos artículos anteriores, tanto los individuos contratados por viaje, como los que han sido ajustados por mes, tienen derecho á que se les pague el gasto de transporte desde el puerto de la despedida hasta el de la matrícula ó el del destino, según eligieren.

Art. 1175. Si el viaje se revocare en el puerto de la matrícula por causa de fuerza mayor, sólo tienen derecho los hombres de mar á los sueldos vencidos, sin que puedan exigir indemnización alguna.

Son causas de fuerza mayor:

1°. La declaración de guerra, ó interdicción de comercio con la potencia para cuyo territorio iba á hacer viaje el buque;

2°. El estado de bloqueo del puerto donde iba destinado, ó peste que en él haya sobrevenido;

3°. La prohibición de recibir en el mismo puerto los efectos cargados en el buque;

4°. La detención ó embargo del buque, en caso que no se admita fianza, ó no sea posible darla;

5°. Cualquier desastre en el buque que absolutamente lo inhabilite para la navegación.[a]

Art. 1176. Si ocurriere, después de empezado el viaje, alguno de los tres primeros casos que se señalan en el artículo precedente, serán pagados los hombres de mar en el puerto donde el capitán crea más conveniente arribar, en beneficio del buque y su cargamento, según el tiempo que hubieren servido, quedando rescindidos sus ajustes. Si el buque hubiese de continuar navegando, pueden respectivamente exigir el capitán y la tripulación el cumplimiento de los contratos por el tiempo pactado.

En el caso 4° se continuará pagando á los hombres de mar la mitad de sus sueldos, estando ajustados por mes, con tal que la detención ó embargo no exceda de tres meses. Si excediere, queda rescindido el ajuste, sin derecho á indemnización alguna.

Estando ajustados por viaje, deben cumplir sus contratos en los términos estipulados hasta la conclusión del viaje.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 640 del Código Español.

Sin embargo, si el dueño del buque viniese á recibir indemnización por el embargo ó detención, tendrá obligación de pagar los sueldos por entero á los que estuviesen contratados por mes, y proporcionalmente á los que lo estuvieran por viaje.

En el caso 5º no tiene la tripulación otro derecho, con respecto al armador, que á los salarios devengados; pero si la inhabilitación del buque procediere de dolo del capitán ó del piloto, entrará en la responsabilidad del culpado la indemnización de los perjuicios que se hubiesen seguido á los individuos de la tripulación.[a]

Art. 1177. Navegando los hombres de mar á la parte, ó interesados en el flete, no se les deberá indemnización alguna por la revocación, demora ó prolongación del viaje, causados por fuerza mayor; pero si la revocación, demora ó prolongación dimanare de culpa de los cargadores, tendrán parte en las indemnizaciones que se concedan al buque, haciéndose la división entre los dueños del buque y la gente de la tripulación, en la misma proporción que se hubiera dividido el flete.

Si la revocación, demora ó prolongación proviniere de hecho del capitán ó del dueño del buque, serán éstos obligados á las indemnizaciones proporcionales respectivas.

Art. 1178. Si los oficiales ó individuos de la tripulación se contratasen para diversos viajes, podrán exigir sus respectivos sueldos, terminado que sea cada viaje.

Art. 1179. En caso de apresamiento, confiscación ó naufragio, con pérdida entera del buque y cargamento, no tienen derecho los hombres de mar á reclamar salario alguno por el viaje en que tuvo lugar el desastre, ni el armador á exigir el reembolso de las anticipaciones que les hubiese hecho.

Art. 1180. Si el buque capturado fuese represado, hallándose todavía á bordo la tripulación, se pagarán íntegramente los sueldos.

Art. 1181. Si se salvare alguna parte del buque, tiene derecho la tripulación á ser pagada de los sueldos vencidos en el último viaje, con preferencia á otra cualquiera deuda anterior, hasta donde alcance el valor de la parte del buque que se hubiese salvado. No alcanzando ésta, ó si ninguna se hubiere salvado, tendrá la tripulación el mismo derecho sobre los fletes que deban recibirse por los efectos que se hayan salvado.

En ambos casos, será comprendido el capitán en la distribución por la parte proporcional que corresponde á su sueldo.

Se entiende por último viaje, el tiempo transcurrido desde que el buque empezó á recibir el lastre ó carga que tuviere á bordo al tiempo del apresamiento, ó del naufragio.

Art. 1182. Los individuos de la tripulación, que naveguen á la parte, no tendrán derecho alguno sobre los restos que se salven del

[a] Este artículo es algo parecido al art. 641 del Código Español.

buque, sino sobre el flete de la parte del cargamento que haya podido salvarse, en proporción de lo que recibiere el capitán.

Art. 1183. Cualquiera que sea la forma del ajuste de los individuos de la tripulación, deben abonárseles los días empleados para recoger los restos de la nave naufragada. Si mostrasen en esa tarea una actividad especial seguida de éxito feliz, recibirán una recompensa extraordinaria á título de salvamento.

Art. 1184. Todo servicio extraordinario prestado por los oficiales ó individuos de la tripulación será anotado en el diario y podrá dar lugar á una recompensa especial.

Art. 1185. Cualquiera de los individuos de la tripulación que cayere enfermo en el curso del viaje, ó que, ya sea en servicio del buque ó en combate contra enemigos ó piratas, fuese herido ó mutilado, seguirá devengando el sueldo estipulado, será asistido por cuenta del buque y, en caso de mutilación, indemnizado al arbitrio judicial, si hubiere contestación.

Los gastos de tratamiento serán á cargo del buque y flete, si la enfermedad, herida ó mutilación sucedieren en servicio del buque. Si tuviesen lugar combatiendo en defensa del buque, los gastos é indemnización serán prorrateados entre el buque, flete y carga en forma de avería gruesa.

Art. 1186. Si á la salida del buque, el enfermo, herido ó mutilado, no pudiese seguir viaje sin peligro, será continuado el tratamiento hasta su conclusión. El capitán, antes de salir, está obligado á hacer frente á esos gastos, y á proveer á la manutención del enfermo ó herido.

Art. 1187. El enfermo, herido ó mutilado, no sólo tiene derecho á los sueldos hasta que esté perfectamente restablecido, sino hasta el día en que pueda estar de regreso en el puerto de la matrícula, recibiendo además una indemnización para los gastos de retorno.

Art. 1188. Si un individuo de la tripulación, salido del buque sin licencia, se enfermase ó fuese herido en tierra, los gastos de asistencia serán de su propia cuenta, y no devengará sueldos mientras dure el impedimento.

Art. 1189. Muriendo algún individuo de la tripulación durante el viaje, los gastos de su entierro serán pagados por cuenta del buque, con las distinciones establecidas en el art. 1185, y se abonará á sus herederos el salario, hasta el día del fallecimiento, si el ajuste hubiese sido por meses.

Si hubiese sido ajustado por viaje, se considerará devengada la mitad del ajuste, falleciendo en el viaje de ida, y la totalidad, si muriere en el de regreso.

Cuando el hombre de mar haya sido ajustado á la parte, se abonará á sus herederos toda la que corresponda, si el fallecimento tuvo lugar

después de empezado el viaje. Á nada tendrán derecho, si la muerte se hubiese verificado antes de empezarse el viaje.

Art. 1190. Cualquiera que haya sido el ajuste, el individio de la tripulación que haya muerto en defensa del buque será considerado vivo para devengar los sueldos y participar de las utilidades que correspondan á los de su clase, hasta que el buque llegue al puerto de su destino.

Gozará del mismo beneficio el hombre de mar que fuere apresado en ocasión de defender el buque, si éste llegare á salvamento.

Art. 1191. Ningún individuo de la tripulación puede deducir demanda contra el buque ó capitán antes de terminado el viaje, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos.

Sin embargo, hallándose el buque en buen puerto, los individuos maltratados, ó á quienes el capitán no hubiese suministrado el alimento correspondiente, pueden pedir la rescisión del contrato.

Art. 1192. Terminado el viaje, la tripulación tiene derecho á ser pagada, dentro de tres días útiles después de acabada la descarga, con los intereses corrientes en caso de mora.

Art. 1193. Todos los individuos de la tripulación tienen privilegio en el buque y fletes para el pago de los sueldos vencidos en el último viaje, con la preferencia establecida en el art. 1037. En ningún caso será oído el demandado sin que previamente deposite la cantidad estipulada.

Por individuos de la tripulación ú hombres de mar se entienden, para el efecto expresado, y para todos los demás previstos en este artículo, el capitán, oficiales, marineros, y todas las demás personas empleadas en el servicio del buque, con excepción de los sobrecargos

Art. 1194. El buque y flete responden á los dueños de la carga por los daños que sufrieren á consecuencia de delitos ó culpa del capitán, ó individuos de la tripulación, cometidos en servicio del buque; salvas las acciones de los armadores contra el capitán, y de éste contra los individuos de la tripulación.

El salario del capitán y los sueldos de los individuos de la tripulación responden especialmente á esas acciones.

VENEZUELA.

Título II.—*De los propietarios de la nave.*

Art. 578. Toda persona con capacidad legal para adquirir puede ser propietaria de nave venezolana; pero para navegarla deben previamente cumplirse las disposiciones de la ley sobre naturalización y arqueo de buques.

Art. 579. Cuando la nave pertenezca á varios partícipes, se seguirá el voto de la mayoría en toda deliberación que concierna al interés común. Constituye mayoría una porción de interés en la nave que exceda de la mitad de su valor.

Art. 580. Los propietarios de naves son responsables civilmente de los actos del capitán y de las obligaciones que contraiga con relación á la nave y á la expedición; pero podrán libertarse de esta responsabilidad haciendo abandono de su interés en la nave y en sus fletes.

El capitán que fuere propietario ó copropietario de la nave no podrá hacer abandono de ella.

Art. 581. El abandono puede ser hecho á todos los acreedores ó solamente á alguno, previa declaratoria ante el juez de comercio de la jurisdicción donde esté la aduana donde fué inscrita la nave y transcrita en los registros de la misma aduana marítima. La transcrición debe ser notificada á todos aquellos á cuyo favor se hace y á cualquier otro cuya acreencia constare en dicho registro.

Art. 582. Hecho el abandono, cualquier acreedor puede tomar la nave por su cuenta, con obligación de pagar á los otros acreedores privilegiados. Si hay concurso de acreedores, se prefiere al primero que haya manifestado tomarla; y si varios lo hicieren á la vez, al acreedor por mayor suma.

Si ningún acreedor tomare la nave por su cuenta, será vendida en pública subasta, á solicitud de cualquiera de los acreedores, el precio repartido entre ellos y lo que sobrare se entregará al propietario.

Art. 583. El dueño de una nave armada en guerra que no participa ó no es cómplice de los excesos ó delitos que cometa en alta mar la gente de guerra ó la tripulación, sólo es responsable de la indemnización por tales actos hasta la cantidad porque haya afianzado, además del valor de la nave y de sus fletes.

Título III.—*Del capitán.*

Art. 584. El capitán es el encargado del gobierno y dirección de la nave, mediante una retribución.

Es también factor del propietario de la nave y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga, y al resultado de la expedición.

Art. 585. El capitán es de libre nombramiento del propietario, quien puede asimismo despedirlo.

Si el capitán despedido fuere copropietario de la nave, puede exigir que los demás partícipes le compren al contado su parte, avaluada por expertos.

Art. 586. Toca al capitán escoger las personas que deben componer la tripulación, de acuerdo con el proprietario en cuanto al número y calidad de los que deban formarla.

Art. 587. El capitán es civilmente responsable por culpa, impericia ó negligencia en el cumplimiento de sus deberes: sin perjuicio del procedimiento criminal á que se haga acreedor por fraude ó dolo.

Es también responsable por los hurtos cometidos por la tripulación, salvo sus derechos contra los culpados; y de los daños causados por las riñas de gente de mar, y por sus faltas en el servicio de la nave, á menos que justifique que puso en ejercicio su autoridad para precaverlas, impedirlas ó corregirlas oportunamente.

Art. 588. Antes de admitir carga á bordo, el capitán debe reconocer ó hacer reconocer la nave, en la forma que determinan los reglamentos de marina; y no se prestará á dirigir el viaje, si la nave no estuviere en estado de navegar con seguridad.

Art. 589. El capitán ú otro encargado bajo su responsabilidad, debe dar recibos provisionales de los objetos cuya conducción toma á su cargo, con especificación de los envases, marcas y números, cuando lleguen á bordo de su nave, para cambiarlos oportunamente por los conocimientos de que se hablará.

Art. 590. Se considerará que los objetos han sido embarcados en buena condición, cuando no se haga mención especial de lo contrario.

Art. 591. El capitán es responsable del deterioro ó pérdida que sufra la nave ó el cargamento, á menos que provenga de vicio propio de la cosa ó de culpa del embarcador, de casos fortuitos ó de fuerza mayor.

La prueba en estos casos corresponde al capitán.

Art. 592. El capitán que cargue mercancías sobre la cubierta de la nave sin consentimiento del cargador, será responsable de todos los perjuicios que sobrevengan.

Esta disposición no es aplicable al comercio de cabotaje.

Art. 593. No podrá el capitán cargar objetos por su propia cuenta sin pagar el flete y sin consentimiento del propietario; ó sin el de los fletadores, si la nave fuere fletada en su totalidad.

Art. 594. El capitán que navegue por cuenta de participación en las utilitades, no podrá hacer tráfico alguno por cuenta particular.

En caso de contravención, perderá los objetos que haya embarcado y se aplicarán en beneficio de los demás interesados, independientemente de la responsabilidad del capitán por los demás perjuicios que cause.

Art. 595. Tan luego como esté cargada la nave y provista de todo lo necesario, el capitán deberá emprender el viaje en el primer momento, favorable, so pena de responder por los gastos y perjuicios que la demora cause á los propietarios de la nave y á los cargadores.

Art. 596. Estando ya lista una nave para darse á la vela, el capitán y los individuos de la tripulación no pueden ser detenidos por deuda excepto que hayan sido contraídas por razón de ese viaje; y aún en este caso quedan libres dando fianza.

Art. 597. Durante el viaje debe el capitán informar al propietario, cuantas veces pueda, sobre el viaje y el estado del buque.

Art. 598. En las naves que no hagan simple comercio de cabotaje se llevará un diario formal, dividido en cuatro capítulos en que se anotarán día por día y cuando sea necesario hora por hora:

1°. Todo lo relativo á contabilidad, pasajeros y equipajes; todo lo referente á las cosas cargadas, los sucesos importantes del viaje, las deliberaciones tomadas, los entradas y gastos concernientes á las naves y, en general, todo lo que se relaciona con el interés de los propietarios y de los cargadores y lo que pueda dar lugar á rendimiento de cuentas ó á una demanda judicial;

2°. La ruta ó derrotero seguidos, el camino recorrido, las maniobras hechas, las observaciones geográficas, meteorológicas y astronómicas y todo lo que toca á la navegación;

3°. La carga ó material de á bordo, expresando las fechas y lugares de la carga, la naturaleza, calidad y cantidad de las cosas cargadas, su destino, nombre de los cargadores y de los destinatarios, lugar y fecha de la entrega y todo lo correspondiente al cargamento;

4°. El equipaje, expresando todo lo que lo constituye, los útiles y los instrumentos de que está provisto el buque así como todo cambio que en él se produzca.

Los buques que hagan el comercio de cabotaje sólo estarán obligados á llevar un diario que en síntesis contenga todas las indicaciones referentes á los puntos que quedan detallados.

Todo lo dicho en este artículo es sin perjuicio de cumplir lo demás que dispongan los reglamentos de marina y las leyes de hacienda.

Art. 599. El capitán debe llevar á bordo:

1°. El acta de nacionalización y arqueo;

2°. El rol de equipaje;

3°. Los conocimientos y cartas de porte;

4°. Las certificaciones de visitas ó patentes de sanidad;

5°. Los comprobantes de pago ó certificaciones de fianza de aduana ó despacho de ésta;

6°. Los demás papeles y documentos que exijan el código y leyes de hacienda.

Art. 600. En el lugar donde morare el propietario de la nave no podrá el capitán, sin su consentimiento, hacer reparos, ni comprar velas, cordajes ú otras cosas para la nave, ni tomar dinero sobre su casco, ni fletarla.

Art. 601. Si estando el capitán en un mismo lugar con el propietario, se hallare sin los medios necesarios para despachar la nave fletada ó cargada, requerirá al propietario ante un juez para que suministre los fondos; y en el caso de que no los consigne dentro de veinticuatro horas, podrá el capitán, con autorización del propio juez, tomar por

contrato á la gruesa ó por otra especie de préstamo, el dinero necesario por cuenta de la nave.

ART. 602. Siempre que el capitán, durante el viaje, se halle sin medios para costear en casos urgentes las reparaciones ó la provisión de cosas necesarias á la nave, después de hacer constar la urgencia en una diligencia firmada por los principales individuos de la tripulación, podrá tomar prestado á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejo de la nave, ó vender ó empeñar mercancías suficientes, del propietario con preferencia, y en su defecto, de otros, previa la autorización del juez, en Venezuela, y del cónsul venezolano, en país extranjero, y en su defecto, de la autoridad que conozca en materias mercantiles. El propietario de la nave es responsable de las mercancías empeñadas ó vendidas, con arreglo al precio corriente de las de igual especie y calidad en el lugar y tiempo de la descarga; ó con arreglo al precio en que fueron vendidas, si no llegare la nave á su destino.

ART. 603. El capitán no tiene facultad para vender la nave.

ART. 604. Antes de salir de un puerto distinto del lugar en donde resida el propietario, el capitán deberá dirigir, por la vía más corta, una nota firmada en que exprese los efectos cargados, el precio de los que él hubiere cargado por cuenta del propietario, las cantidades que hubiere tomado prestadas, el interés de ellas y los nombres y domicilios de los prestamistas.

ART. 605. El capitán podrá hacer asegurar el valor de los objetos que hubiere embarcado por cuenta del propietario, y las cantidades que hubiere invertido por cuenta de la nave; pero dando aviso de haberlo hecho al remitir la noticia de que trata el artículo anterior.

ART. 606. En caso de naufragio, avería ó arribada forzosa, el capitán está en la obligación, con los oficiales é individuos de la tripulacion, de dar, por escrito, un informe sobre todas las circunstancias del suceso, dentro de las veinticuatro horas de su llegada á un puerto cualquiera. El informe se ratificará bajo juramento, en los puertos de la República, ante el juez de comercio, y, en su defecto, ante otro juez; y en países extranjeros ante el cónsul venezolano, y, en defecto de éste, ante la autoridad competente del lugar.

El capitán tomará dos copias certificadas del informe de que trata el artículo anterior y de las diligencias subsecuentes; remitirá por la vía más directa una de ellas al propietario del buque y guardará la otra para servir de comprobante al rendir las cuentas. Las partes interesadas podrán siempre hacer la prueba en contrario.

ART. 607. El capitán debe mandar en persona la nave en la entrada y en la salida de los puertos, abras, canales ó ríos.

Debe servirse de un piloto experimentado ó práctico, á expensas del buque donde quiera que ésto hubiere sido declarado obligatorio por el Gobierno, ó prescrito por los reglamentos ó usos locales en el extranjero.

Art. 608. Después de cada viaje el capitán debe rendir al propietario de la nave cuenta comprobada de sus operaciones en el viaje, y entregar el saldo favorable al propietario.

Art. 609. El propietario debe examinar la cuenta inmediatamente, aprobarla, si está exacta, ó pagar sin demora el saldo, si éste fuere favorable al capitán.

Título IV.—*De los contratos de la gente de mar.*

Art. 610. Las gentes que componen el equipaje ó tripulación, son el capitán ó patrón, los oficiales, los marineros, los sirvientes y los obreros indicados en el rol de equipajes, formado de la manera establecida por los reglamentos, y además los maquinistas, fogoneros y todas las demás personas empleadas bajo cualquiera denominación en el servicio de las máquinas de los buques de vapor.

Art. 611. En el contrato entre el capitán y los oficiales y demás individuos de la tripulación, éstos se comprometen á prestar sus servicios para hacer uno ó varios viajes, cada uno en su calidad, mediante una retribución convenida, ya de una cantidad fija por mes ó por viaje, ya de una parte de los fletes ó de las utilidades que se hagan; y el capitán á darles lo que les corresponda según el contrato y según la ley. Estas obligaciones recíprocas deben hacerse constar en el rol; pero á falta de esto, se admite cualquiera otra clase de prueba.

Art. 612. Es prohibido á la gente de mar poner carga á bordo de la nave por su propia cuenta, sin permiso del capitán y sin pager el flete.

Art. 613. Si el viaje convenido no tuviere lugar por hechos de los propietarios, del capitán ó de los fletadores, los hombres de mar podrán retener como indemnización lo que se les hubiere avanzado á cuenta de sus sueldos, ó si lo prefieren pedir un mes de sueldo; y si el ajuste fuere por viaje se calculará distribuyendo el salario convenido entre los días de la duración probable del viaje, á juicio de peritos.

De cualquiera manera que se hubiere hecho el adjuste, tienen derecho á lo que les corresponde por los días empleados en al apresto de la nave.

Art. 614. Si la interrupción del viaje tuviere lugar después de haber salido la nave del puerto, recibirán los salarios íntegros que habrían devengado si se hubiera realizado el viaje. Si el ajuste hubiere sido por mes, se calculará la duración probable del viaje. También tendrá derecho á que se les proporcione transporte al lugar en que debía terminar el viaje ó al punto de donde salió la expedición, según más les conviniere.

Art. 615. Si antes de comenzar el viaje ocurriere interrupción de comercio con el lugar á que estaba destinada la nave ó ésta fuere embargada por orden del Gobierno, la gente de mar sólo tiene derecho al salario por los días empleados en el apresto de la nave, y el contrato queda rescindido.

Art. 616. Si la interrupción de comercio ó el embargo de la nave ocurriere durante el curso del viaje, recibirán sus salarios hasta que sean despedidos; y además tendrán el derecho de transporte, según lo dispuesto en el art. 614.

Art. 617. Si el viaje se prolonga voluntariamente, el salario de la tripulación contratada por viaje se aumenta en proporción; pero si voluntariamente se acorta, nada se le rebaja.

Art. 618. Si la gente de la tripulación hubiere sido ajustada á la parte de utilidades sobre el cargamento ó sobre el flete, no tiene derecho á indemnización alguna por la ruptura, demora ó prolongación del viaje causadas por fuerza mayor; pero si provinieren de hechos de los cargadores, tiene derecho á su parte proporcional en las indeminizaciones que éstos tengan que pagar; y si provinieren de hechos del capitán ó propietario del buque, éstos están obligados á indemnizarla.

Art. 619. Si la gente de la tripulación fuere ajustada por varios viajes, puede exigir el pago de sus salarios después de terminado cada viaje.

Art. 620. En el caso de pérdida total de la nave y del cagamento por naufragio ó apresamiento, la gente de la tripulación queda sin acción á sus salarios, reteniendo las anticipaciones que hubiere recibido.

Art. 621. Si se salva alguna parte de la nave ó del cargamento, los marineros ajustados por mes ó por viaje recibirán del producto de los restos de la nave salvados sus salarios hasta el día de la pérdida; y si ese producto no alcanzare, serán pagados subsidiariamente del flete.

Los ajustados sobre el flete son pagados de sus salarios sólo sobre el flete, en proporción del que cobre el capitán.

Art. 622. Los marineros, de cualquiera manera que hayan sido ajustados, tienen siempre derecho á salario por el tiempo que empleen en salvar los restos de la nave y los efectos naufragados.

Art. 623. Cualquier servicio extraordinario será mencionado en el registro y podrá dar lugar á una recompensa extraordinaria.

Art. 624. El marinero herido ó contuso en servicio de la nave, ó que durante la navegación cayere enfermo, recibirá su salario y será curado y asistido á expensas de la nave.

El marinero será curado y asistido á expensas de la nave y del cargamento, si fuere herido en defensa de la nave contra enemigos ó piratas.

En caso de mutilación, el marinero será indemnizado, según convenio que se celebre; y en su defecto, á juicio de expertos.

Si el marinero herido ó enfermo no pudiere continuar viaje, el capitán deberá dejar fondos suficientes para su curación y asistencia. El marinero tendrá derecho además á sus sueldos; y sus gastos de regreso le serán abonados de la nave, su flete, y en su caso, del cargamento.

Art. 625. Si la herida ó contusión sobrevinieren al marinero con

ocasión de haber ido á tierra sin permiso competente, sólo tiene derecho á los salarios por el tiempo que ha servido; la curación y asistencia serán á sus expensas; y aun podrá ser despedido, si de lo contrario resultare retardo en el viaje.

Art. 626. Si durante el viaje muriere el marinero que hubiere sido ajustado por mes, sus salarios se le deberán hasta el día de su fallecimiento.

Si hubiere sido ajustado por viaje, se le deberá la mitad si falleciere á la ida; y el total, si fuere al regreso.

Si hubiere sido ajustado á la parte de utilidades sobre el cargamento ó sobre el flete, se le deberá su parte íntegra.

También se le deberán por entero los salarios ó utilidades si muriere en defensa de la nave y ésta llegare á buen puerto.

Art. 627. El marinero que fuere capturado defendiendo la nave ó con ocasión de haber sido enviado por mar ó por tierra en servicio de la nave, tiene derecho al pago íntegro de sus salarios ó utilidades si la nave llega á buen puerto.

Tiene además derecho á una indemnización, fijada por expertos para su rescate, si la nave llegare á buen puerto.

El cargamento contribuirá con la nave á dicha indemnización, si la captura hubiere tenido lugar defendiendo la nave, ó habiendo sido enviado el marinero en servicio así de la nave como del cargamento.

Art. 628. Cuando el capitán despide á oficiales ó á marineros con causa legítima, debe pagarles sus salarios convenidos hasta el día de la despedida, calculados según el camino hecho.

Si la despedida tuviere lugar antes de principiar el viaje, serán pagados por los días que hubieron servido.

Art. 629. Son causas legítimas de despedida:

1°. La insubordinación;

2°. La embriaguez habitual;

3°. Las riñas y vías de hecho á bordo;

4°. La ruptura del viaje por causa legal;

5°. El abandono de la nave sin permiso;

6°. La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo.

Art. 630. El marinero que pruebe haber sido despedido sin justa causa después de principiado el viaje, tiene derecho, por vía de indemnización, á los salarios íntegros y á los gastos de regreso al puerto en que se embarcó. Esta indemnización se reduce á la tercera parte de los salarios, si el marinero fuere despedido antes de principiado el viaje.

El capitán sujeto al pago de estas indemnizaciones no tiene derecho á ser reembolsado por la nave.

Art. 631. En ningún caso puede el capitán despedir á un marinero en país extranjero.

Art. 632. La gente de mar puede rescindir sus contratos:

1°. Por la variación del destino de la nave antes de principiarse el viaje para el cual se hubiere contratado;

2°. Por la superveniencia de una guerra que ponga la nave en peligro, ya sea antes de principiar el viaje, ya después de principiado;

3°. Por declararse una enfermedad epidémica á bordo ó en el puerto del destino;

4°. Por la muerte ó despedida del capitán antes de la salida de la nave;

5°. Por la falta de convoy, cuando se hubiere ajustado para navegar bajo la escolta de buques de guerra;

6°. Por enfermedad que le inhabilite para prestar el servicio á que se hubiere comprometido.

Art. 633. La gente de mar está obligada á continuar sirviendo, si el capitán, estando en puerto extranjero, hace vela á otro puerto, aunque por esto se alargare el viaje.

Los que estuvieren ajustados por viaje recibirán en este caso un aumento proporcional en sus salarios.

Art. 634. Se prohibe á la gente de mar intentar toda especie de acción contra el capitán ó la nave antes de terminar el viaje, so pena de perder íntegramente sus salarios.

Sin embargo, cuando la nave se halla en un puerto, la gente que hubiere sido maltratada por el capitán ó que no hubiere recibido la manutención conveniente, podrá pedir la resolución de su contrato ante el cónsul de la República, ó ante la autoridad competente.

Art. 635. La nave y el flete están especialmente afectos á los salarios de la tripulación y á las indemnizaciones á que ésta tenga derecho.

Art. 636. Todas las disposiciones de esta sección concernientes á salarios, indemnizaciones, asistencia y rescate, son extensivas al capitán, oficiales y demás individuos de la tripulación.

ESPAÑA.

Título III.— *De los contratos especiales del comercio marítimo.*

Sección primera.—Del contrato de fletamento.[a]

motivos.

Los transportes por mar, que constituyen la base de las especulaciones del comercio marítimo, recaen sobre dos objetos distintos, que son, mercancías y personas, dando lugar á la celebración de los contratos que reciben el nombre de "fletamento" propiamente dicho, cuando se trata del transporte de géneros ó efectos comerciales, y de "pasaje" cuando se refiere al transporte de viajeros. El Código vigente de España, redactado en una época en que no habían tomado gran incremento los transportes de personas, se ocupó únicamente de fijar la doctrina jurídica acerca del contrato de fletamento. El proyecto, después de reproducirla con algunas modificaciones importantes, establece, por primera vez, las reglas que deben observarse para el transporte de viajeros, determinando los derechos y obligaciones que nacen del contrato celebrado entre éstos y el capitán, así como los modos de asegurar su cumplimiento.

Las modificaciones que el proyecto introduce en el contrato de fletamento tienen por objeto aclarar algunos puntos que dan lugar á duda en el Código vigente, y poner en armonía esta parte de la legislación mercantil con la práctica seguida en las demás naciones marítimas.

Aunque por regla general el flete sólo se devenga si el transporte se realiza en los términos pactados, y llegan las mercancías al puerto de su destino, existen algunas excepciones á este principio. Una de ellas recae sobre las mercaderías que el capitán hubiere vendido durante el viaje para atender á necesidades imprescindibles del buque ó de la carga. El Código vigente de España consigna esta excepción declarando que las mercaderías vendidas devengan flete, fundándose en que el cargador recibe el valor de ellas por vía de indemnización. Mas como según las reglas y prácticas del comercio marítimo, el importe de esta indemnización varía según que el buque llegue al puerto de su

[a] El fletamento de que habla el Código de Comercio puede definirse: El contrato que media entre el que alquila una nave en todo ó en parte para el transporte de mercaderías (fletante) y el comerciante (fletador) á que éstas pertenecen, obligándose el primero á conducirlas al lugar de su destino, y el segundo á pagarle la cantidad que convienen por este servicio.

destino ó perezca en el viaje, también debe ser diferente el flete devengado en cada uno de estos casos. Existe, por lo tanto, un notable vacío en esta parte de la legislación marítima española, que el proyecto ha procurado llenar, inspirándose en los principios generales de justicia y en los especiales del contrato de fletamento, estableciendo primeramente las reglas sobre la estimación de las mercaderías vendidas que ha de abonarse al cargador, y á continuación las correspondientes al pago del flete, según que el buque llegue al puerto de su destino ó se pierda antes de llegar.

En el primer caso, se presume que el cargador habría obtenido de las mercancías vendidas todo el lucro que se proponía, y que por un cálculo racional sería el mismo que realmente consiguieron los dueños de las mercancías análogas que arribaron al puerto de su destino. En el segundo caso, esto es, si el buque se perdiere, se presume que el cargador no ha podido alcanzar lucro alguno, aunque las mercancías no se hubiesen vendido durante el viaje. La indemnización debe, pues, fijarse según el éxito de la expedición. En su consecuencia, si fuere favorable, se abonará al cargador el precio que obtengan las mercancías de la misma clase que se vendan en el puerto de su destino; y si fuere desgraciado, el valor que hubieren obtenido en venta las expropiadas durante el viaje, al precio corriente.

Con sujeción á este criterio se fijan las reglas para el pago del flete. Así es que cuando el cargador obtiene todo el lucro que esperaba alcanzar por medio del contrato de transporte, la justicia exige que pague el flete por entero; pero cuando se ve privado de la nulidad que había calculado, la equidad aconseja que sólo abone una parte del flete convenido, la cual consistirá en lo que corresponda á la distancia recorrida por el buque.

Á mayores dudas da lugar el derecho vigente, en lo que toca al pago del flete de las mercaderías arrojadas al mar, para salvarse de un riesgo, siendo además poco equitativa y contradictoria con los principios fundamentales de este contrato, pues adjudica al naviero ó capitán el flete por entero, cuando realmente no lo ha devengado. Para desvanecer tales dudas y rectificar esta injusticia, el proyecto consigna el principio general de que las mercaderías arrojadas al mar, por razón de salvamento común, no devengan flete alguno; lo cual quiere decir que, si se hubiese pagado anticipadamente, podrá reclamarse su devolución, á no haber pacto en contrario. Y como el fletante sufre una pérdida motivada por un riesgo común, es justo que sea indemnizado de ella en su límite natural, y sin obtener lucro ó beneficio; por cuya razón se considera como avería gruesa el flete pactado, en proporción á la distancia que hubiera recorrido el buque, cuando fueron arrojadas las mercaderías.

Con el mismo propósito de resolver otras dudas relativas al caso en que el buque fuere apresado ó naufragare, se declara de un modo ter-

minante que el capitán contribuirá por sí, es decir, como mandatario del naviero, á la avería gruesa por lo invertido en el rescate y salvamento de la carga, en justa compensación del flete que percibe por las mercaderías rescatadas ó salvadas.

En orden á los derechos que tiene el capitán para exigir del consignatario que reciba el cargamento y pague el flete, el proyecto consigna varias disposiciones inspiradas en la necesidad de facilitar las operaciones del comercio marítimo, y de asegurar el pago del flete y demás gastos que afectan á las mercaderías transportadas. Tales son: la que autoriza al capitán para solicitar el depósito de las mismas, cuando desconfiare del pago de aquellas responsabilidades, y la venta de la parte necesaria, en el caso de que ofreciesen riesgo de deterioro; la que faculta al capitán, cuando el consignatario rehusare recibir el cargamento, para solicitar del tribunal la venta del mismo ó de la parte necesaria para el pago del flete y demás gastos; depositando el remanente, si lo hubiere, y con reserva del derecho de reclamar el déficit, si lo vendido no alcanzare á cubrir su crédito; y la que reduce á un solo término los dos que señala el Código vigente para exigir la venta de las mercaderías transportadas, después de verificada la entrega al consignatario; cuyo término se fija en veinte días, siempre que las mercaderías continúen en poder del cargador ó del consignatario, quedando libres de toda responsabilidad si hubieren pasado á un tercero, en virtud de un título justo que produzca transmisión de dominio.

Con el propio fin de evitar dudas y cuestiones en una materia tan difícil y complicada, el proyecto reproduce y amplía con notable claridad toda la doctrina del Código vigente de España acerca de la rescisión del contrato de fletamento, completándola con la aplicación de los principios y reglas establecidas, al tratar de la rescisión de las contratas celebradas entre el capitán y los individuos de la tripulación. Y así como se rescinden estas contratas, cuando un obstáculo independiente de la voluntad de las partes hace imposible la realización del viaje, de igual modo se rescinde el contrato de fletamento, cuando una fuerza mayor se opone á que el transporte se verifique. En estos casos, que son los mismos expresados al tratar de las contratas de los individuos de la tripulación, el contrato de fletamento queda completamente rescindido, extinguiéndose todas las acciones que de él puedan originarse entre el capitán y los cargadores, de cuya cuenta serán los gastos de la carga y descarga de las mercancías. Esta rescisión se verifica por ministerio de la ley y produce todos sus efectos sin necesidad de reclamación de ninguna de las partes contratantes; mas para que tenga lugar, es preciso que los hechos que la motivan hayan ocurrido antes de hacerse á la mar el buque desde el puerto de salida.

Finalmente, con objeto de facilitar las operaciones que exige el servicio marítimo, y de acuerdo con la legislación y práctica observada en los principales pueblos, el proyecto introduce algunas reformas en la parte

relativa al documento que firma el capitán, confesando haber recibido las mercaderías y que se llama "conocimiento." Estas reformas consisten: primeramente, en permitir que se extiendan los conocimientos al portador, los cuales se transferirán por la entrega material de los mismos y producirán iguales efectos que los extendidos á la orden y los nominativos; segundo, en exigir que se saquen cuatro ejemplares del conocimiento primordial, de igual tenor y firmados todos por el capitán y cargador, de los cuales conservará dos el capitán, uno para sí, y otro para el naviero, y entregará los otros dos al cargador, con objeto de que uno le sirva de resguardo y pueda remitir el otro al consignatario, sin perjuicio de que se extiendan cuantos crean necesarios los interesados; pues al cargador podrá convenir hacer uso de alguno, con objeto de asegurar los efectos transportados, ó también para enajenar éstos durante el viaje; tercero, en atribuir al conocimiento extendido con sujeción á las formalidades legales, una fe completa y absoluta para resolver todas las cuestiones que se promuevan entre los interesados en la carga, sin admitírseles prueba en contrario, y también entre los cargadores y los aseguradores, para justificar el hecho del embarque y la cantidad y la calidad de las mercaderías, siempre que éstos no puedan oponer otras justificaciones; y cuarto, en fijar el orden con que deben atenderse las reclamaciones que formularen diferentes personas sobre los mismos efectos, en virtud de conocimientos expedidos bajo distintas formas. Naturalmente la preferencia debe darse, en este caso, al que no ofrezca duda alguna; y versando la contienda entre diversos ejemplares expedidos al portador, ó que siéndolo á la orden, vinieren endosados á diferentes consignatarios, como que deben llevar en sí la condición de que los segundos ejemplares no valgan sino en defecto de los primeros, la regla general es que se atienda á éstos, prescindiendo de los demás. Casos hay, sin embargo, en que la existencia de los dobles ejemplares en manos de distintas personas, que se atribuyen el carácter de consignatarios, revela un abuso ó produce fundada incertidumbre, y entonces el capitán debe suspender la entrega del cargamento y ponerlo á disposición del tribunal para que señale la persona que deba recibirlas.

Los contratos celebrados para el transporte de personas por mar, en buques de vela ó de vapor, eran tan poco frecuentes á la promulgación del Código de Comercio, que éste pudo prescindir de consignar los principios generales por que debían regirse, á falta de pactos especiales; cuyo vacío ha suplido hasta ahora la costumbre observada por la generalidad de los capitanes á patrones de buques. Mas el gran desarrollo que ha tomado la navegación marítima destinada al transporte de viajeros, la duración de los viajes y el alto precio de los pasajes, exigen que la insegura y diversa legislación consuetudinaria, sea sustituida por la más clara y permanente del precepto escrito y promulgado por el legislador. Satisfaciendo esta exigencia, á todas

luces justísima, el proyecto consigna una serie de reglas, que deberán observar el capitán ó naviero y los pasajeros, en el cumplimiento del contrato de transporte, cuando no existan otras previamente establecidas y aceptadas, que obliguen á dichas personas en cada caso particular.

Estos contratos suelen celebrarse pagando anticipadamente el precio del pasaje; pero cuando esto no suceda y un pasajero entre en el buque con el propósito de ser transportado al punto á que éste se dirige, sin haberse ajustado ni satisfécho el precio, abonará el que fije el tribunal, previa declaración de peritos.

El transporte puede convenirse á favor de una persona determinada ó sin designación de ésta; en el primer caso, es intransmisible el pasaje, sin la anuencia del capitán; en el segundo, cabe libremente la cesión del mismo á otra persona. Pero, en cualquiera forma que se verifique, debe el viajero hallarse á bordo del buque á la hora prefijada para la salida y permanecer en él, y no podrá bajar á tierra ó trasladarse á otra embarcación sin permiso del capitán, pues de lo contrario, si no volviese oportunamente á bordo, perderá el precio del pasaje.

Ocurren circunstancias fortuitas ó casos de fuerza mayor independientes de la voluntad del capitán y del pasajero, que hacen imposible el cumplimiento del contrato entre los mismos celebrado; entonces, la rescisión es el remedio más natural y justo. El proyecto ha previsto alguna de estas hipótesis, fijando la situación respectiva de cada una de las partes y los derechos y obligaciones que le corresponden.

Así, por ejemplo, el fallecimiento del viajero antes de emprender el viaje produce la rescisión del contrato, devengando sólo la mitad del pasaje, que, en el caso de no ser sustituído por otro, habrán de pagar los herederos de aquél, si no estuviere satisfecho, pues si lo estuviere, el capitán restituirá la mitad de lo que hubiere percibido, quedando fuera de este cómputo el importe de los gastos de manutención que pudieran estar comprendidos en el pasaje y que han de ser devueltos á los herederos. De igual modo la interrupción ó suspensión indefinida del viaje, antes ó después de la salida del buque, anula los efectos del contrato, y en su consecuencia, quedan libres el capitán y el pasajero en sus respectivas obligaciones, y sin derecho á indemnizacion alguna, salvo la devolución del precio del pasaje que el viajero hubiere pagado, y el abono que éste debe hacer al capitán de los suministros que le hubiere hecho. No obstante, y por analogía con lo dispuesto respecto del contrato de fletamento, si la interrupción tuviese lugar una vez comenzado el viaje, sólo se devenga el precio correspondiente á la distancia recorrida, á menos que, procediendo de inhabilitación del buque, se conformase el pasajero en esperar la reparación, debiéndose entonces el pasaje por entero, sin aumento ni disminución alguna.

El pasajero debe costearse la alimentación durante el viaje. Tel es

la regla general. Para que esta obligación recaiga sobre el capitán, es necesario que conste de una manera auténtica, ó que sobrevengan accidentes imprevistos que priven á los pasajeros de las provisiones que llevaren consigo para su alimento: en este último caso, y en cualquier otro de verdadera necesidad, el capitán deberá suministrar al pasajero los víveres precisos para su manutención, por un precio justo y equitativo, aunque para ello tuviera que expropiar á los pasajeros que los tuvieran sobrantes.

Si bien el capitán tiene por la ley el carácter de jefe del buque y por consiguiente de todas las personas que se hallen á bordo, se ha creído conveniente declarar que los pasajeros deben someterse á las disposiciones que dicte en todo lo relativo á la conservación del orden, y que no tienen derecho para obligarle á entrar en puertos no comprendidos en el viaje, ni á detenerse más tiempo del necesario. Por este mismo carácter de que la ley reviste al capitán, debe autorizar los actos consiguientes al fallecimiento de un pasajero á bordo sepultura de su cadáver y custodia de los efectos y documentos de su propiedad.

Por último, si el pasajero llevare equipaje ú otros objetos á bordo, se considerará como cargador respecto á ellos; y en este sentido quedará sujeto á las disposiciones del Código de España sobre el transporte de mercancías por mar. Pero si prefiriese conservar bajo su inmediata y peculiar custodia dichos efectos, no tendrá derecho, á indemnización alguna, en el caso de pérdida ó de avería, á no ser que una y otra fueren causadas voluntariamente por el capitán ó la tripulación, con ánimo de perjudicar al pasajero. De todos modos el equipaje y cuantos efectos llevase consigo el pasajero, quedan especialmente obligados al pago del pasaje y de los gastos de manutención; y por analogía con lo que ocurre en el contrato de transportes terrestres, queda autorizado el capitán para retenerlos hasta que se halle satisfecho de su crédito, el cual gozará de preferencia en el caso de procederse á la venta de aquéllos por disposición del tribunal.

§ 1º.—*De las formas y efectos del contrato de fletamento.*

Texto.

Art. 652. El contrato de fletamento deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes, y cuando alguno no sepa ó no pueda, por dos testigos á su ruego.

La póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias siguientes:

1ª. La clase, nombre y porte del buque;

2ª. Su pabellón y puerto de matrícula;

3ª. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

4ª. El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento;

5ª. El nombre, apellido y domicilio del fletador; y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato;

6ª. El puerto de carga y descarga;

7ª. La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar y á conducir, ó si es total el fletamento;

8ª. El flete que se haya de pagar, expresando si ha de ser una cantidad alzada para el viaje, ó un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de los efectos en que consista el cargamento, ó de cualquier otro modo que se hubiere convenido;[a]

9ª. El tanto de capa que se haya de pagar al capitán;[b]

10. Los días convenidos para la carga descarga;

11. Las estadías sobreestadías que habrán de contarse, y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar.[c]

B. 67; E. 90; F. 273; H. 454, 461; I. 547; P. 541, 542; Sc. 109; M. & P. 290–292; News. § 37.

Art. 653. Si se recibiere el cargamento sin haber firmado la póliza, el contrato se entenderá celebrado con arreglo á lo que resulte del conocimiento, único título, en orden á la carga, para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador.[d]

---

[a] Sin embargo, caso de no haberse pactado, no será nulo el contrato, sino que se entenderá que tácitamente se ha convenido en que se pague lo acostumbrado por aquella clase de mercaderías, dada la clase de viaje, distancia, etc.

El tribunal de casación francés, en sentencia de 11 de febrero del 1884, ha establecido la siguiente doctrina: Es válida la cláusula consignada en una póliza de cargamento que exonera al armador de la garantía del peso, de las marcas y de otras indicaciones de la mercancía cargada, excepto cuando el expedidor ó consignatario prueba la culpa del armador ó sus dependientes.

[b] Capa es una especie de gratificación que se consigna generalmente en beneficio del capitán, y que está sujeta á las mismas alteraciones que el flete.

Según el código antiguo (art. 655), podía darse parte en la capa á la tripulación y aun al naviero; pero en el vigente parece que no sucede así, á no ser en el caso previsto en el art. 613. Si se pactare la capa con la condición de que la conducta del capitán satisfaga al fletador, habrá éste de probar el mal proceder del capitán para tener derecho á negarla.

[c] Á lo prescrito en este artículo se admite la excepción establecida en el 656 y otros, esto es, que la falta de algunas de las circunstancias que en él se exigen no anula el contrato.

Véase el art. 669 y los primeros párrafos de la exposición de motivos correspondiente á esta sección.

[d] Concuerda, en el fondo, este artículo con el 739 del código antiguo, respecto del cual ha establecido el tribunal supremo, en sentencia de 1° de mayo de 1879, la siguiente doctrina: Á falta de póliza de fletamento, se entenderá celebrado el contrato de esta clase con arreglo á lo que resulte del conocimiento, que será el único título por donde deberán fijarse los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador, en lo que á la carga se refiere.

Jurisprudencia. En el contrato de transporte marítimo debe cumplirse la obligación

ART. 654. Las pólizas del fletamento contratado con intervención del corredor que certifique la autenticidad de las firmas de los contratantes por haberse puesto en su presencia, harán prueba plena en juicio; y si resultare entre ellas discordancia, se estará á la que concuerde con la que el corredor deberá conservar en su registro, si éste estuviere con arreglo á derecho.

También harán fe las pólizas aun cuando no haya intervenido corredor, siempre que los contratantes reconozcan como suyas las firmas puestas en ellas.

No habiendo intervenido corredor en el fletamento ni reconociéndose las firmas, se decidirán las dudas por lo que resulte del conocimiento, y, á falta de éste, por las pruebas que suministren las partes.

ART. 655. Los contratos de fletamento celebrados por el capitán en ausencia del naviero, serán válidos y eficaces aun cuando al celebrarlos hubiera obrado en contravención á las órdenes é instrucciones del naviero ó fletante: pero quedará á éste expedita la acción contra el capitán para el resarcimiento de perjuicios.

E. 47; G. 496; M. & P. 155; News. § 37.

---

en el lugar en que según el conocimiento debe efectuarse la entrega de la mercancía (S. 2 julio 1889).

Las pólizas de fletamento que reunan los requisitos prescritos en el apartado primero del artículo que anotamos, son documentos ejecutivos, según terminantemente preceptúa el núm. 6.° del art. 1429 de la ley de Enjuiciamiento Civil de la Península (1427 de la de Cuba y Puerto Rico), que dice así:

"Las pólizas originales de contratos celebrados con intervención de agente de Bolsa ó corredor público, que estén firmados por los contratantes y por el mismo agente ó corredor que intervino en el contrato, con tal de que se comprueben, en virtud de mandamiento judicial y con citación contraria, con su registro, y éste se halle arreglado á las prescripciones de la ley."

El reconocimiento de que se habla en el apartado segundo, habrá de hacerse judicialmente, como en los demás documentos privados, y cumplido este requisito procederá la acción ejecutiva, según prescriben los artículos de la ley de Enjuiciamiento Civil, que á continuación transcribimos.

"Art. 1430. Cuando la acción ejecutiva haya de fundarse en un documento privado, podrá pedirse que el deudor reconozca su firma, y el juez deberá estimarlo, señalando día para la práctica de esta diligencia.

Art. 1431. Si no compareciere el deudor citado para reconocer su firma, se le citará segunda vez, bajo apercibimiento de ser declarado confeso en la legitimidad de aquélla para los efectos de la ejecución; y si tampoco compareciere, se despachará la ejecución siempre que hubiere precedido protesto, ó requerimiento al pago por acta notarial, ó en acto de conciliación, sin haberse opuesto tacha de falsedad á la firma.

Fuera de estos casos podrá el acreedor pedir, y deberá el juez acordar, que se cite al deudor por tercera y última vez, bajo apercibimiento de tenerle por confeso; y si tampoco compareciere, ni alegare justa causa que se lo impida, á petición de parte se le tendrá por confeso para el efecto de despachar la ejecución.

El que manifestare que no puede asegurar si es ó no suya la firma, será interrogado por el juez acerca de la certeza de la deuda; si la confesare, se mandará despachar la ejecución, y en otro caso se observará lo prevenido en el art. 1433."

ART. 656. Si en la póliza del fletamento no constare el plazo en que hubieren de verificarse la carga y la descarga, se seguirá el uso del puerto donde se ejecuten estas operaciones. Pasado el plazo estipulado ó el de costumbre, y no constando en el contrato de fletamento cláusula expresa que fije la indemnización de la demora, tendrá derecho el capitán á exigir las estadías y sobrestadías que hayan transcurrido en cargar y descargar.

E. 91; F. 274; G. 569, 597; H. 457, 458; I. 549; P. 545; Sc. 118–120; M. & P. 405; News. §§ 40, 42, 63.

ART. 657. Si durante el viaje quedare el buque inservible, el capitán estará obligado á fletar á su costa otro en buenas condiciones, que reciba la carga y la portee á su destino, á cuyo efecto tendrá obligación de buscar buque, no sólo en el puerto de arribada, sino en los inmediatos hasta la distancia de 150 kilómetros.

Si el capitán no proporcionare, por indolencia ó malicia, buque que conduzca el cargamento á su destino, los cargadores, previo un requerimiento al capitán para que en término improrrogable procure flete, podrán contratar el fletamento acudiendo á la autoridad judicial en solicitud de que sumariamente apruebe el contrato que hubieren hecho.

La misma autoridad obligará por la vía de apremio al capitán á que, por su cuenta y bajo su responsabilidad, se lleve á efecto el fletamento hecho por los cargadores.

Si el capitán, á pesar de su diligencia, no encontrare buque para el flete, depositará la carga á disposición de los cargadores, á quienes dará cuenta de lo ocurrido en la primera ocasión que se le presente, regulándose en estos casos el flete por la distancia recorrida por el buque, sin que haya lugar á indemnización alguna.[a]

B. 94; E. 115; F. 296; G. 634; H. 478; I. 570; M. & P. 368, 321; News. §§ 64, 78.

ART. 658. El flete se devengará según las condiciones estipuladas en el contrato, y si no estuvieren expresas, ó fueren dudosas, se observarán las reglas siguientes:

1ª. Fletado el buque por meses ó por días, empezará á correr el flete desde el día en que se ponga el buque á la carga;[b]

2ª. En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, empezará á correr el flete desde el mismo día;

3ª. Si los fletes se ajustaren por peso, se hará el pago por el peso bruto, incluyendo los envases, como barricas ó cualquier otro objeto en que vaya contenida la carga.

B. 69, 70; E. 93; F. 275; G. 621, 623; H. 463; I. 550; P. 546, 558.

---

[a] Véase la nota al art. 662 de este Código, y para lo que al procedimiento se refiere, el art. 2147 de la ley de Enjuiciamiento Civil de la Península (2108 de la reformada para Cuba y Puerto Rico), y además lo dicho al final de la nota al art. 675, respecto á las resoluciones del Congreso international de Amberes.

[b] Entiéndase si no hubiese estipulación en contrario. En Francia se cuenta desde el día que el buque se hace á la mar.

ART. 659. Devengarán flete las mercancías vendidas por el capitán para atender á la reparación indispensable del casco, maquinaria ó aparejo, ó para necesidades imprescindibles y urgentes.

El precio de estas mercaderías se fijará según el éxito de la expedición, á saber:

1°. Si el buque llegara á salvo al puerto del destino, el capitán las abonará al precio que obtengan las de la misma clase que en él se vendan.

2°. Si el buque se perdiere, al que hubieran obtenido en venta las mercaderías.

La misma regla se observará en el abono del flete, que será entero si el buque llegara á su destino, y en proporción de la distancia recorrida, si se hubiere perdido antes.

B. 93; E. 117; F. 298; G. 507, 509, 613; H. 373, 480; I. 575; P. 555 (2) E. 117; M. & P. 581, 582; News 64, 120.

ART. 660. No devengarán flete las mercaderías arrojadas al mar por razón de salvamento común; pero su importe será considerado como avería gruesa, contándose aquél en proporción á la distancia recorrida cuando fueron arrojadas.

B. 96; E. 120; F. 301; G. 717; H. 481; I. 576; Sc. 151.

ART. 661. Tampoco devengarán flete las mercaderías que se hubieren perdido por naufragio ó varada, ni las que fueren presa de piratas ó enemigos.

Si se hubiere recibido el flete por adelantado, se devolverá, á no mediar pacto en contrario.

B. 97; E. 121; F. 302; G. 632; H. 482; I. 577; Sc. 151; M. & P. 362, 376.

ART. 662. Rescatándose el buque ó las mercaderías, ó salvándose los efectos del naufragio, se pagará el flete que corresponda á la distancia recorrida por el buque porteando la carga; y si, reparado, la llevare hasta el puerto del destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda sobre la avería.

B. 97; E. 122; F. 303, 304; G. 632; H. 483; I. 578; M. & P. 377.

ART. 663. Las mercaderías que sufran deterioro ó disminución por vicio propio ó mala calidad y condición de los envases, ó por caso fortuito, devengarán el flete íntegro y tal como se hubiere estipulado en el contrato de fletamento.[a]

B. 76, 77; E. 131; F. 310; G. 607, 621, 658; I. 581; P. 555 (1); Sc. 151; M. & P. 378.

ART. 664. El aumento natural que en peso ó medida tengan las mercaderías cargadas en el buque, cederá en beneficio del dueño y devengará el flete correspondiente fijado en el contrato para las mismas.

G. 621; Buckle 2, Knoop, L. R. Ex. 125, 333.

---

[a] A esta materia es aplicable la jurisprudencia establecida en la sentencia citada en las notas á los arts. 653 y 671.

ART. 665. El cargamento estará especialmente afecto al pago de los fletes, de los gastos y derechos causados por el mismo, que deban reembolsar los cargadores, y de la parte que pueda corresponderle en avería gruesa; pero no será lícito al capitán dilatar la descarga por recelo de que deje de cumplirse esta obligación.

Si existiere motivo de desconfianza, el juez ó tribunal, á instancia del capitán, podrá acordar el depósito de las mercaderías hasta que sea completamente reintegrado.[a]

B. 79–81; E. 98, 125; F. 306, 307; G. 615, 616, 624–628; H. 487; I, 580, 671; P. 561, 530; M. & P. 389, 391; M. S. A. 1862, p. 67.

ART. 666. El capitán podrá solicitar la venta del cargamento en la proporción necesaria para el pago del flete, gastos y averías que le correspondan, reservándose el derecho de reclamar el resto de lo que por estos conceptos le fuere debido, si lo realizado por la venta no bastase á cubrir su crédito.[b]

B. 81; E. 125; G. 626; I. 672; P. 575; M. S. A. 497, 498.

ART. 667. Los efectos cargados estarán obligados preferentemente á la responsabilidad de sus fletes y gastos durante veinte días, á contar desde su entrega ó depósito. Durante este plazo, se podrá solicitar la venta de los mismos, aunque haya otros acreedores y ocurra el caso de quiebra del cargador ó del consignatario.

Este derecho no podrá ejercitarse, sin embargo, sobre los efectos que después de la entrega hubiesen pasado á una tercera persona sin malicia de ésta y por título oneroso.[c]

B. 81; E. 126; F. 307, 280; G. 624; H. 490; I. 672; P. 581.

ART. 668. Si el consignatario no fuese hallado, ó se negare á recibir el cargamento, deberá el juez ó tribunal, á instancia del capitán, decretar su depósito y disponer la venta de lo que fuere necesario para el pago de los fletes y demás gastos que pesaren sobre él.

Asimismo tendrá lugar la venta cuando los efectos depositados

---

[a] El tribunal de casación francés, en sentencia de 5 de marzo de 1884, en consonancia con lo prescrito por el art. 306 de aquel código, ha establecido acerca de esta materia la siguiente doctrina: El derecho que tiene el capitán á verificar el depósito de las mercancías transportadas á fin de asegurarse el pago del flete, le corresponde siempre y de un modo absoluto, sin que esté obligado á probar la insolvencia del consignatario, y sin que se le pueda oponer ninguna costumbre contraria.

[b] Respecto al procedimiento para pedir la venta del cargamento y llevar ésta á efecto, habrá de estarse á lo dispuesto en el título VI de la ley de Enjuiciamiento civil, arts. 2161 y siguientes de la de la Península (2122 y siguientes de la de Cuba y Puerto Rico).

[c] Al procedimiento para hacer efectivos los derechos del fletante, es aplicable el art. 2161 de la ley de Enjuiciamiento civil (2122 de la reformada para Cuba y Puerto Rico), especialmente la regla undécima.

(Véase la S. 28 Septiembre, 1885.)

ofrecieren riesgo de deterioro, ó, por sus condiciones ú otras circunstancias, los gastos de conservación y custodia fueren desproporcionados.[a]

B. 78; E. 124; F. 305; G. 624, 629; H. 487, 489; I. 579; P. 559; Sc. 156; M. S. A., 493.

§ 2º.—*De los derechos y obligaciones del fletante.*

ART. 669. El fletante ó el capitán se atendrá en los contratos de fletamento á la cabida que tenga el buque, ó á la expresamente designada en su matrícula, no tolerándose más diferencia que la de 2 por 100 entre la manifestada y la que tenga en realidad.

Si el fletante ó el capitán contrataren mayor carga que la que el buque puede conducir, atendido su arqueo, indemnizarán á los cargadores á quienes dejen de cumplir su contrato, los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hubiesen sobrevenido, según los casos, a saber:

Si ajustado el fletamento de un buque por un solo cargador, resultare error ó engaño en la cabida de aquél, y no optare el fletador por la rescisión, cuando le corresponda este derecho, se reducirá el flete en proporción de la carga que el buque deje de recibir, debiendo además indemnizar el fletante al fletador de los perjuicios que le hubiere ocasionado.

Si, por el contrario, fueren varios los contratos de fletamento, y por falta de cabida no pudiere embarcarse toda la carga contratada, y ninguno de los fletadores optare por la rescisión, se dará la preferencia al que tenga ya introducida y colocada la carga en el buque, y los demás obtendrán el lugar que les corresponda según el orden de fechas de sus contratos.

No apareciendo esta prioridad, podrán cargar, si les conviniere, á prorrata de las cantidades de peso ó extensión que cada uno haya contratado, y quedará el fletante obligado al resarcimiento de daños y perjuicios.[b]

B. 73, 74; E. 109; F. 288–290; H. 459; I. 562; P. 542 (5 § 2); R. 340; M. & P. 298; Mackill *v.* Wright, 14 app. cas. 106; News. § 41.

ART. 670. Si, recibida por el fletante una parte de carga, no encontrare la que falte para formar al menos las tres quintas partes de las que puede portear el buque, al precio que hubiere fijado, podrá susti-

[a] La ley de Enjuiciamiento civil, en su art. 2119 y siguientes, se ocupa del procedimiento para el depósito y venta de los efectos mercantiles.

[b] Con algunas modificaciones y adiciones, se han transcrito en éste los arts. 746, 747, y 751 del Código derogado.

A los dos últimos apartados del artículo que anotamos, cuyo contenido corresponde al referido 751 del Código antiguo, es aplicable lo dispuesto en el art. 2168 de la ley de Enjuiciamiento civil de la Península (2129 de la reformada para Cuba y Puerto Rico).

tuír para el transporte otro buque visitado y declarado á propósito para el mismo viaje, siendo de su cuenta los gastos de trasbordo y el aumento, si lo hubiere, en el precio de flete. Si no le fuere posible esta sustitución, emprenderá el viaje en el plazo convenido; y no habiéndolo, á los quince días de haber comenzado la carga, si no se ha estipulado otra cosa.

Si el dueño de la parte embarcada le procurase carga á los mismos precios y con iguales ó proporcionadas condiciones á las que aceptó en la recibida, no podrá el fletante ó capitán negarse á aceptar el resto del cargamento; y si lo resistiese, tendrá derecho el cargador á exigir que se haga á la mar el buque con la carga que tuviera á bordo.[a]

B. 75; G. 566; I. 663; Sc. 113.

Art. 671. Cargadas las tres quintas partes del buque, el fletante no podrá, sin consentimiento de los fletadores ó cargadores, sustituír con otro el designado en el contrato, so pena de constituírse por ello responsable de todos los daños y perjuicios que sobrevengan durante el viaje al cargamento de los que no hubieran consentido la sustitución.[b]

B. 75; G. 566; Sc. 113.

Art. 672. Fletado un buque por entero, el capitán no podrá, sin consentimiento del fletador, recibir carga de otra persona; y si lo hiciere, podrá dicho fletador obligarle á desembarcarla y á que le indemnice los perjuicios que por ello se le sigan.

B. 72; E. 105; F. 287; G. 566, 589; I. 563; P. 552; News. § 42.

Art. 673. Serán de cuenta del fletante todos los perjuicios que sobrevengan al fletador por retardo voluntario del capitán en emprender el viaje, según las reglas que van prescritas, siempre que fuera requerido notarial ó judicialmente á hacerse á la mar en tiempo oportuno.

B. 83; F. 295; H. 470, 475, 476; I. 569; M. & P. 318; News. § 42.

Art. 674. Si el fletador llevase al buque más carga que la contratada, podrá admitírsele el exceso de flete con arreglo al precio estipulado en el contrato, pudiendo colocarse con buena estiva sin perjudicar á los demás cargadores; pero si para colocarla hubiere de faltarse á las buenas condiciones de estiva, deberá el capitán rechazarla, ó desembarcarla á costa del propietario.

[a] Véase, además, el artículo de la ley de Enjuiciamiento puesto por nota al anterior, aplicable también al que ésta corresponde.

[b] Corresponde este artículo al 757 del Código antiguo, acerca del cual se ha establecido como doctrina, en la sentencia ya citada de 1º de mayo de 1879: Puesto que en el fletamento que ha servido de base al presente pleito no se extendió póliza y ha de estarse á lo que resulte del conocimiento, como en éste no se hace mención alguna del cambio de buques, al verificarse la variación no consignada en los conocimientos ni hecha saber en forma al fletador, se constituyó el naviero responsable de todos los daños que sobrevinieren al cargamento durante el viaje, según lo establecido en el artículo citado, y no habiéndolo apreciado así la sala sentenciadora, etc.

Del mismo modo el capitán podrá, antes de salir del puerto, echar en tierra las mercaderías introducidas á bordo clandestinamente, ó portearlas, si pudiera hacerlo con buena estiva, exigiendo por razón de flete el precio más alto que hubiere pactado en aquel viaje.

B. 66, 75, 88; E. 108, 115; F. 288, 292; G. 564, 565; H. 469, 477; I. 564, 565; P. 553; M. & P. 315; News. § 41.

ART. 675. Fletado el buque para recibir la carga en otro puerto, se presentará el capitán al consignatario designado en su contrato; y si no le entregare la carga, dará aviso al fletador, cuyas instrucciones esperará, corriendo entre tanto las estadías convenidas, ó las que fueren de uso en el puerto, si no hubiere sobre ello pacto expreso en contrario.

No recibiendo el capitán contestación en el término necesario para ello, hará diligencias para encontrar flete; y si no lo hallare después de haber corrido las estadías y sobrestadías, formalizará protesta y regresará al puerto donde contrató el fletamento.

El fletador pagará el flete por entero, descontando el que haya devengado por las mercaderías que se hubiesen transportado á la ida y á la vuelta, si se hubieran cargado por cuenta de terceros.

Lo mismo se observará cuando el buque fletado de ida y vuelta no sea habilitado de carga para su retorno.

G. 568, 572; I. 568.

ART. 676. Perderá el capitán el flete é indemnizará á los cargadores siempre que éstos prueben, aun contra el acta de reconocimiento, si se hubiere practicado en el puerto de salida, que el buque no se hallaba en disposición para navegar, al recibir la carga.

ART. 677. Subsistirá el contrato de fletamento si, careciendo el capitán de instrucciones del fletador, sobreviniere durante la navegación declaración de guerra ó bloqueo. En tal caso, el capitán deberá dirigirse al puerto neutral y seguro más cercano, pidiendo y aguardando órdenes del cargador, y los gastos y salarios devengados en la detención se pagarán como avería común.

Si por disposición del cargador se hiciere la descarga en el puerto de arribada, se devengará por entero el flete de ida.

B. 89, 92; E. 118; F. 299; G. 637; H. 502–506; I. 572; P. 549; M. & P. 324–333; News. § 46.

ART. 678. Si, transcurrido el tiempo necesario, á juicio del juez ó tribunal, para recibir las órdenes del cargador, el capitán continuase careciendo de instrucciones, se depositará el cargamento, el cual quedará afecto al pago del flete y gasto de su cargo en la demora, que se satisfarán con el producto de la parte que primero se venda.[a]

[a] Respecto del procedimiento para el depósito y venta de las mercaderías á que se refiere este artículo, creemos aplicable lo dispuesto en el 2161 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (2122 de la reformada para Cuba y Puerto Rico). P. 580.

§ 3°.—*De las obligaciones del fletador.*

Art. 679. El fletador de un buque por entero podrá subrogar el flete en todo ó en parte á los plazos que más le convinieren, sin que el capitán pueda negarse á recibir á bordo la carga entregada por los segundos fletadores, siempre que no se alteren las condiciones del primer fletamento, y que se pague al fletante la totalidad del precio convenido, aun cuando no se embarque toda la carga, con la limitación que se establece en el artículo siguiente.

B. 72; G. 606; I. 563; P. 552; R. 356; Sc. 112; M. & P. 393; Macl. 331.

Art. 680. El fletador que no completare la totalidad de la carga que se obligó á embarcar, pagará el flete de la que deje de cargar, á menos que el capitán no hubiere tomado otra carga para completar el cargamento del buque, en cuyo caso abonará el primer fletador las diferencias si las hubiere.

B. 72, 75; E. 105; F. 287, 288; G. 579, 580, 589; I. 564; P. 552, 553 (1); R. 354; Sc. 122.

Art. 681. Si el fletador embarcare efectos diferentes de los que manifestó al tiempo de contratar el fletamento, sin conocimiento del fletante ó capitán, y por ello sobrevinieren perjuicios, por confiscación, embargo, detención ú otras causas, al fletante ó á los cargadores, responderá el causante con el importe de su cargamento, y además con sus bienes, de la indemnización completa todos los perjudicados por su culpa.

B. 88; G. 563, 564; H. 477; R. 357, 358; Sc. 115; News 73; M. & P. 134; Macl. 388, 415.

Art. 682. Si las mercaderías embarcadas lo fueren con un fin de ilícito comercio, y hubiesen sido llevadas á bordo á sabiendas del fletante ó del capitán, éstos, mancomunadamente con el dueño de ellas, serán responsables de todos los perjuicios que se originen á los demás cargadores; y aunque se hubiere pactado, no podrán exigir del fletador indemnización alguna por el daño que resulte al buque.

B. 88; Sc. 115; M. & P. 134.

Art. 683. En caso de arribada para reparar el casco del buque, maquinaria ó aparejos, los cargadores deberán esperar á que el buque se repare, pudiendo descargarlo á su costa si lo estimaren conveniente.

Si en beneficio del cargamento expuesto á deterioro dispusieren los cargadores, ó el tribunal, ó el cónsul, ó la autoridad competente en país extranjero, hacer la descarga de las mercaderías, serán de cuenta de aquéllos los gastos de descarga y recarga.

B. 85, 86, 89, 94; E. 115; F. 277, 278, 296; G. 636, 640; H. 478; I. 570; P. 556; R. 345; Sc. 165.

Art. 684. Si el fletador, sin concurrir alguno de los casos de fuerza mayor expresados en el artículo precedente, quisiere descargar sus

mercaderías antes de llegar al puerto de su destino, pagará el flete por entero, los gastos de la arribada que se hiciere á su instancia, y los daños y perjuicios que se causaren á los demás cargadores, si los hubiere.

B. 89; E. 112; F. 293; G. 583; I. 567; P. 554; Sc. 163.

ART. 685. En los fletamentos á carga general, cualquiera de los cargadores podrá descargar las mercaderías antes de emprender su viaje, pagando medio flete, el gasto de estivar y reestivar, y cualquier otro perjuicio que por esta causa se origine á los demás cargadores.

B. 87; E. 111; F. 291; G. 581, 582, 590; H. 473; I. 564; Sc. 129; Macl. 418.

ART. 686. Hecha la descarga y puesto el cargamento á disposición del consignatario, éste deberá pagar inmediatamente al capitán el flete devengado y los demás gastos de que fuere responsable dicho cargamento.

La capa deberá satisfacerse en la misma proporción y tiempo que los fletes, rigiendo en cuanto á ella todas las alteraciones y modificaciones á que éstos estuvieren sujetos.[a]

B. 76; E. 103; G. 615, 616; H. 485, 487; R. 389; Sc. 154; News. 76; M. & P. 359, 382–387; Macl. 434.

ART. 687. Los fletadores y cargadores no podrán hacer, para el pago del flete y demás gastos, abandono de las mercaderías averiadas por vicio propio ó caso fortuito.

Procederá, sin embargo, el abandono si el cargamento consistiere en líquidos y se hubieren derramado, no quedando en los envases sino una cuarta parte de su contenido.[b]

B. 77; E. 131; F. 310; G. 617; H. 497; I. 581; P. 562; Sc. 152; M. & P. 378; Macl. 438.

§ 4°.—*De la rescisión total ó parcial del contrato de fletamento.*

ART. 688. Á petición del fletador podrá rescindirse el contrato de fletamento:

1°. Si antes de cargar el buque abandonare el fletamento, pagando la mitad del flete convenido;

[a] El procedimiento para hacer efectivo el derecho que confiere este artículo en su primera parte, es el que prescribe el 1544, núm. 1°, relacionado con el 1545 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (1543 y 1444 de la de Cuba y Puerto Rico).

Con el contenido de éste y el siguiente artículo guarda relación una de las resoluciones del Congreso internacional de Amberes, que dice así: "El flete completo de las mercaderías que hubiesen llegado á su destino debe pagarse cualquiera que sea su estado, y el cargador no puede quedar libre por el abandono de aquéllas.

"Cuando se vendiese una mercancía en interés exclusivo de éste y durante el viaje, se pagará el flete por entero, deduciendo los gastos ahorrados por el capitán."

Véanse los arts. 60 y siguientes de las ordenanzas generales de la renta de aduanas.

[b] Con el artículo anotado están relacionados los arts. 2156 y 2157 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de la Península (2117 y 2118 de la de Cuba y Puerto Rico).

2°. Si la cabida del buque no se hallase conforme con la que figura en el certificado de arqueo, ó si hubiere error en la designación del pabellón con que navega;

3°. Si no se pusiere el buque á disposición del fletador en el plazo y forma convenidos;

4°. Si, salido el buque á la mar, arribare al puerto de salida, por riesgo de piratas, enemigos ó tiempo contrario, y los cargadores convinieren en su descarga.

En el 2° y 3° caso el fletante indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

En el caso 4°, el fletante tendrá derecho al flete por entero del viaje de ida.

Si el fletamento se hubiere ajustado por meses, pagarán los fletadores el importe libre de una mesada, siendo el viaje á un puerto del mismo mar, y dos, si fuere á mar distinto.

De un puerto á otro de la Península é islas adyacentes, no se pagará más que una mesada;

5°. Si para reparaciones urgentes arribase el buque durante el viaje á un puerto, y prefirieren los fletadores disponer de las mercaderías.

Cuando la dilación no exceda de treinta días, pagarán los cargadores por entero el flete de ida.

Si la dilación excediere de treinta días, sólo pagarán el flete proporcional á la distancia recorrida por el buque.[a]

B. 73, 74, 91, 94; E. 106, 109; F. 288–90, 299, 296; G. 581; H. 467, 459, 478; I. 562, 564, 570; P. 542 (5), 551, 553; Sc. 111, 26; News. 79; M. & P. 322.

Art. 689. Á petición del fletante podrá rescindirse el contrato de fletamento:

1°. Si el fletador, cumplido el término de las sobrestadías, no pusiere la carga al costado.

En este caso el fletador deberá satisfacer la mitad del flete pactado, además de las estadías y sobrestadías devengadas;

2°. Si el fletante vendiere el buque antes de que el fletador hubiere empezado á cargarlo, y el comprador lo cargare por su cuenta.

En este caso el vendedor indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

Si el nuevo propietario del buque no lo cargare por su cuenta, se respetará el contrato de fletamento, indemnizando el vendedor al comprador, si aquél no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta.

B. 75; F. 288; G. 577, 586; H. 464, 467; I. 564; Sc. 126; M. & P. 322.

Art. 690. El contrato de fletamento se rescindirá, y se extinguirán todas las acciones que de él se originan, si, antes de hacerse á la mar

[a] Respecto á lo dispuesto en el núm. 5°, véanse los arts. 683 y 822 de este Código, cuyas disposiciones guardan íntima relación con lo preceptuado en dicho número.

el buque desde el puerto de salida, ocurriere alguno de los casos siguientes:

1°. La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la potencia á cuyos puertos debía el buque hacer su viaje;

2°. El estado de bloqueo del puerto á donde iba aquél destinado, ó peste que sobreviniere después del ajuste;

3°. La prohibición de recibir en el mismo punto las mercaderías del cargamento del buque;

4°. La detención indefinida por embargo del buque de orden del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero;

5°. La inhabilitación del buque para navegar, sin culpa del capitán ó naviero.

La descarga se hará por cuenta del fletador.

B. 90, 84; E. 94; F. 276, 300; G. 631; H. 499, 500; I. 551; P. 547; Sc. 159, 162. News. 74; M. & P. 324; Macl. 560, 443.

ART. 691. Si el buque no pudiere hacerse á la mar por cerramiento del puerto de salida ú otra causa pasajera, el fletamento subsistirá, sin que ninguna de las partes tenga derecho á reclamar perjuicios.

Los alimentos y salarios de la tripulación serán considerados avería común.

Durante la interrupción, el fletador podrá por su cuenta descargar y cargar á su tiempo las mercaderías, pagando estadías si demorare la recarga después de haber cesado el motivo de la detención.

B. 84, 103; E. 95, 96, 119; F. 277, 300; G. 639; H. 505; I. 552; Sc. 163; News. 74; M. & P. 324, 223; Macl. 516.

ART. 692. Quedará rescindido parcialmente el contrato de fletamento; salvo pacto en contrario, y no tendrá derecho el capitán más que al flete de ida, si, por ocurrir durante el viaje la declaración de guerra, cerramiento de puertos ó interdicción de relaciones comerciales, arribare el buque al puerto que se le hubiere designado par este caso en las instrucciones del fletador.

B. 92; E. 97; F. 299; G. 631, 636; I. 553, 572; P. 548, 549; Sc. 161; News. 74; M. & P. 363, 325.

§ 5°.—*De los pasajeros en los viajes por mar.*

ART. 693. No habiéndose convenido el precio del pasaje, el juez ó tribunal le fijará sumariamente, previa declaración de peritos.

E. 134; H. 521.

ART. 694. Si el pasajero no llegare á bordo á la hora prefijada, ó abandonare el buque sin permiso del capitán cuando éste estuviere pronto á salir del puerto, el capitán podrá emprender el viaje y exigir el precio por entero.[a]

B. 127; E. 136; G. 667; H. 522; I. 583; P. 564; Sc. 169.

[a] También esta disposición es muy análoga á la contenida en el Código de Comercio de la República Argentina (art. 1.273) anterior, sin que en el fondo exista diferencia alguna, así como tampoco la hay respecto del art. 667 del Código Alemán.

Art. 695. El derecho al pasaje, si fuese nominativo, no podrá transmitirse sin la aquiescencia del capitán ó consignatorio.[a]

B. 120; E. 135; G. 665; H. 523.

Art. 696. Si antes de emprender el viaje el pasajero muriese, sus herederos no estarán obligados á satisfacer sino la mitad del pasaje convenido.

Si estuvieren comprendidos en el precio convenido los gastos de manutención, el juez ó tribunal, oyendo á los peritos, si lo estimare conveniente, señalará la cantidad que ha de quedar en beneficio del buque.

En el caso de recibirse otro pasajero en lugar del fallecido, no se deberá abono alguno por dichos herederos.

B. 128; E. 137; G. 668; H. 524; I. 583; P. 564; Sc. 169.

Art. 697. Si antes de emprender el viaje se suspendiese por culpa exclusiva del capitán ó naviero, los pasajeros tendrán derecho á la devolución del pasaje y al resarcimiento de daños y perjuicios; pero si la suspensión fuera debida á caso fortuito ó de fuerza mayor ó á cualquier otra causa independiente del capitán ó naviero, los pasajeros sólo tendrán derecho á la devolución del pasaje.[b]

B. 129, 130; E. 137; I. 583; P. 564 (2, 3), Sc. 170; M. & P. 693; Macl. 305.

Art. 698. En caso de interrupción del viaje comenzado, los pasajeros sólo estarán obligados á pagar el pasaje en proporción á la distancia recorrida, y sin derecho á resarcimiento de daños y perjuicios, si la interrupción fuere debida á caso fortuito ó de fuerza mayor, pero con derecho á indemnización si la interrupción consistiese exclusivamente en el capitán. Si la interrupción procediese de la inhabilitación del buque, y el pasajero se conformase con esperar la reparación, no podrá exigírsele ningún aumento de precio del pasaje, pero será de su cuenta la manutención durante la estadía.

En caso de retardo de la salida del buque, los pasajeros tienen derecho á permanecer á bordo y á la alimentación por cuenta del buque, á menos que el retardo sea debido á caso fortuito ó de fuerza mayor. Si el retardo excediera de diez días, tendrán derecho los pasajeros que lo soliciten á la devolución del pasaje; y si fuera debido exclusivamente á culpa del capitán ó naviero, podrán además reclamar resarcimiento de daños y perjuicios.

El buque exclusivamente destinado al transporte de pasajeros debe conducirlos directamente al puerto ó puertos de su destino, cualquiera

[a] Concuerda casi literalmente con el art. 120 del Código de Comercio belga, así como también con el art. 665 del alemán y el art. 1274, apartado primero, del de República Argentina anterior.

[b] El contenido de éste concuerda, en el fondo, con el de los art. 129 y 130 de la ley belga de 1879.

que sea el número de pasajeros, haciendo todas las escalas que tenga marcadas en su itinerario.[a]

B. 132, 133, 126; E. 139; G. 672; H. 525; I. 584–586; P. 565–572, Sc. 170; News. 136; 57 & 58 Vict., c. 60 §§ 329, 331; Macl. 308, 307.

ART. 699. Rescindido el contrato antes ó después de emprendido el viaje, el capitán tendrá derecho á reclamar lo que hubiere suministrado á los pasajeros.

H. 527.

ART. 700. En todo lo relativo á la conservación del orden y policía á bordo, los pasajeros se someterán á las disposiciones del capitán, sin distinción alguna.[b]

E. 133; H. 528; Sc. 171; News. 34; M. & P. 694; Macl. 312.

ART. 701. La conveniencia ó el interés de los viajeros no obligarán ni facultarán al capitán para recalar ni para entrar en puntos que separen al buque de su derrota, ni para detenerse, en los que deba ó tuviese precisión de tocar más tiempo que el exigido por las atenciones de la navegación.[c]

E, 148; H. 529; P. 569.

ART. 702. No habiendo pacto en contrario, se supondrá comprendida en el precio del pasaje la manutención de los pasajeros durante el viaje;

---

[a] El artículo á que corresponde esta nota concuerda, en parte, con las disposiciones de la ley belga citada (arts. 129, 130 y 133); el Código Alemán (arts. 671 y 672), y por último, con el art. 1275 del de la República Argentina anterior.

La mala colocación de los párrafos que constituyen este artículo produce, á primera vista, cierta confusión y dudas que pudieran haberse evitado con sólo anteponer al primero el apartado segundo. Este orden guarda el artículo citado del Código Argentino, cuyo texto literal es como sigue:

"Si el viaje se suspende ó interrumpe por causa de fuerza mayor en el puerto de salida, se rescinde el contrato sin que el capitán ni el pasajero tengan derecho á indemnización alguna.

Teniendo lugar la suspensión ó interrupción en otro cualquier puerto de escala ó arribada, sólo se debe el precio correspondiente á la parte de viaje que se haya hecho.

Interrumpiéndose el viaje después de empezado por necesidad que tenga el buque de reparaciones, puede el pasajero transportarse en otro buque pagando el precio correspondiente á la parte de viaje que haya hecho. Si quisiere esperar las reparaciones, el capitán no tiene obligación de mantenerlo, á no ser que el pasajero no encuentre otro buque en que pueda cómodamente transportarse, ó el precio del nuevo pasaje exceda al primero en la porción de viaje ya hecho."

[b] Concuerda casi á la letra con el art. 1276 del Código de Comercio de la República Argentina anterior, art. 123 de la ley belga citada y 666 del Código Alemán.

[c] Las prescripciones de este artículo son muy análogas á las del 1277 del Código de la República Argentina anterior. También concuerda, aun cuando difiere bastante de él, con el art. 126 de la repetida ley belga.

En cuanto á la disposición que anotamos, deberá entenderse que si el capitán faltare á lo en ella prescrito, será responsable de los perjuicios que el retraso injustificado ocasione á los viajeros.

pero si fuese de cuenta de éstos, el capitán tendrá obligación, en caso de necesidad, de suministrarles los víveres precisos para su sustento por un precio razonable.[a]

B. 121; E. 142; H. 530; I. 588.

ART. 703. El pasajero será reputado cargador en cuanto á los efectos que lleve á bordo, y el capitán no responderá de lo que aquél conserve bajo su inmediata y peculiar custodia, á no ser que el daño provenga de hecho del capitán ó de la tripulación.[b]

B. 122; E. 144, 145; G. 673, 674; H. 532; I. 589; Sc. 172; News. 35; M. & P. 695.

ART. 704. El capitán, para cobrar el precio del pasaje y gastos de manutención, podrá retener los efectos pertenecientes al pasajero, y en caso de venta de los mismos, gozará de preferencia sobre los demás acreedores, procediéndose en ello como si se tratase del cobro de los fletes.[c]

E. 147; H. 533; Sc. 173; News. 34; M. & P. 695; Wolf-Summers, 2 camp. 631.

ART. 705. En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el capitán estará autorizado para tomar, respecto del cadáver, las disposiciones que exigen las circunstancias y guardará cuidadosamente los papeles y efectos que hallare á bordo pertenecientes al pasajero, observando cuanto dispone el caso 10 del art. 612 á propósito de los individuos de la tripulación.[d]

E. 146; H. 531.

§ 6°.—*Del conocimiento.*[e]

ART. 706. El capitán y el cargador del buque tendrán obligación de extender el conocimiento, en el cual se expresará:

1°. El nombre, matrícula y porte del buque;
2°. El del capitán, y su domicilio;
3°. El puerto de carga y el de descarga;
4°. El nombre del cargador;
5°. El nombre del consignatario, si el conocimiento fuere nominativo;

[a] La primera parte de este artículo concuerda casi literalmente con el art. 121 de la ley belga.

Véase lo dispuesto en el art. 616 de este Código.

[b] También este artículo conviene casi á la letra con lo preceptuado en el art. 123 de la ley belga, y con el art. 674 del Código de Comercio Alemán.

[c] Aunque con distinta redacción, equivale, en el fondo, lo dispuesto en este artículo á lo preceptuado en el art. 124 de la ley belga y en el art. 675 del Código de Comercio de Alemania.

[d] En parte equivale la disposición á lo preceptuado en el art. 125 de la ley belga y al 676 del Código de Comercio del Imperio alemán.

[e] El conocimiento ó póliza de cargamento es en realidad el resguardo que el capitán da al fletador ó cargador, y en el cual se acredita el hecho de la carga de los objetos á que se refiere y las circunstancias que la ley prescribe. El conocimiento viene á ser una especie de complemento de la póliza de fletamento, que debe consignar las cláusulas y condiciones con que se ha fletado el buque.

6°. La cantidad, calidad, número de los bultos y marcas de las mercaderías;

7°. El flete y la capa contratados.

El conocimiento podrá ser al portador, á la orden ó á nombre de persona determinada, y habrá de firmarse dentro de las veinticuatro horas de recibida la carga á bordo, pudiendo el cargador pedir la descarga á costa del capitán, si éste no lo suscribiese, y en todo caso, los daños y perjuicios que por ello le sobrevinieren.[a]

B. 40; E. 99; F. 281; G. 644, 645; H. 507, 508; I. 555; P. 538; Sc. 132, 134; News 48–50; M. & P. 338.

ART. 707. Del conocimiento primordial se sacarán cuatro ejemplares de igual tenor, y los firmarán todos el capitán y el cargador. De éstos el cargador conservará uno para sí y otro para el naviero.

Podrán extenderse además cuantos conocimientos estimen necesarios los interesados; pero cuando fueren á la orden ó al portador, se expresará en todos los ejemplares, ya sean de los cuatro primeros, ó de los ulteriores, el destino de cada uno, consignando si es para el naviero, para el capitán, para el cargador ó para el consignatario. Si el ejemplar destinado á este último se duplicare, habrá de expresarse en él esta circunstancia y la de no ser valedero sino en defecto del primero.

B. 41; E. 100; F. 282; G. 644; H. 509, 510; I. 555, 556; P. 538; Sc. 133, 134; News. 153; M. & P. 338, 339; Macl. 366.

---

[a] Transcribe casi literalmente el contenido del art. 799 del Código antiguo, sin más que haber agregado el plazo dentro del cual habrá de firmarse el conocimiento, cosa que no consignaba aquél.

Respecto de la materia á que se refiere el § 6°, y en especial el artículo anotado se han sometido al Congreso de Amberes las siguientes cuestiones, en las que recayó la solución que abajo se transcribe:

"¿Qué condiciones debe reunir el conocimiento para hacer fe entre las partes interesadas en el cargamento, y entre éstas y los aseguradores?" "¿Excluye la prueba contraria, y con respecto á quién?" "¿Qué autoridad debe atribuirse respectivamente al conocimiento y á la póliza en caso de contradicción entre sus estipulaciones expresas ó implícitas?"

Solución.—El conocimiento debe contener la indicación de la naturaleza y de la cantidad, así como la clase de objetos que haya que transportar, expresar el nombre y domicilio del cargador, el del capitán, el de la persona á quien se hace la expedición, el de la nacionalidad del buque, el lugar de salida y las indicaciones relativas al destino, las estipulaciones referentes al flete, las marcas y número de los objetos que han de transportarse, el número de los ejemplares entregados y la fecha en que haya sido firmado.

El conocimiento puede estar extendido á la orden, ó al portador, ó á persona determinada.

El conocimiento establece entre el capitán y el cargador una presunción que excluye toda prueba en contrario, salvo el caso de dolo; solamente al portador de la tercera parte, no puede el capitán oponer la excepción deducida del dolo del cargador. Los terceros á los cuales se opone el conocimiento, y sobre todo los aseguradores, tienen la facultad, aun no existiendo dolo, de suministrar la prueba contraria. En caso de desacuerdo entre el conocimiento y la carta-partida, se puede dar la preferencia al conocimiento. (Véase la S. 1° Mayo 1903.)

ART. 708. Los conocimientos al portador destinados al consignatario serán transferibles por la entrega material del documento; y en virtud de endoso, los extendidos á la orden.

En ambos casos, aquél á quien se transfiera el conocimiento adquirirá sobre las mercaderías expresadas en él todos los derechos y acciones del cedente ó del endosante.[a]

B. 44; G. 646; H. 508; I. 505; Sc. 134; News. 50–52; M. & P. 344; Macl. 372.

ART. 709. El conocimiento, formalizado con arreglo á las disposiciones de este título, hará fe entre todos los interesados en la carga y entre éstos y los aseguradores, quedando á salvo para los últimos la prueba en contrario.[b]

E. 101; F. 283; G. 653; H. 512; I. 558; P. 540; Sc. 144; M. & P. 343.

ART. 710. Si no existiere conformidad entre los conocimientos, y en ninguno se advirtiere enmienda ó raspadura, harán fe contra el capitán ó el naviero y en favor del cargador ó el consignatario, los que éstos posean extendidos y firmados por aquél; y en contra del cargador ó consignatario y en favor del capitán ó naviero, los que éstos posean extendidos y firmados por el cargador.[c]

E. 102; F. 284; H. 515; I. 559; R. 337; M. & P. 350.

ART. 711. El portador legítimo de un conocimiento, que deje de presentárselo al capitán del buque antes de la descarga, obligando á éste por tal omisión á que haga el desembarco y ponga la carga en depósito, responderá de los gastos de almacenaje y demás que por ello se originen.[d]

B. 78; Sc. 156; News. 76; M. & P. 322.

ART. 712. El capitán no puede variar por sí el destino de las mercaderías. Al admitir esta variación á instancia del cargador, deberá

---

[a] Concuerda este artículo con el art. 802 del Código antiguo, y acerca del mismo puede consultarse la sentencia del Tribunal Supremo de 25 de mayo de 1875, que establece: Que el conocimiento á la orden puede endosarse y negociarse, transfiriendo todos los derechos y acciones que sobre el cargamento tenga el endosante.

El conocimiento lleva aparejada ejecución, y la ley de Enjuiciamiento Civil, en su art. 1544, núm. 1°, en relación con el mismo número del art. 1545, lo incluye entre los documentos en virtud de los cuales se puede proceder por la vía de apremio, de que trata el tít. XVI del lib. II.

[b] Corresponde el contenido de éste al del art. 807 del Código antiguo, y casi literalmente al del art. 42 de la ley belga del 21 de agosto de 1879.

[c] El artículo á que corresponde esta nota viene á ser una especie de complemento del anterior, y está tomado, con algunas variantes, del art. 801 del Código antiguo. También concuerda con el art. 1200 del Código de la República Argentina anterior y el art. 43 de la ley belga citada en la nota anterior.

[d] Este artículo concuerda con el 803 del Código antiguo, y acerca de su contenido ha establecido el Tribunal Supremo, en la sentencia de 25 de mayo antes citada, la siguiente doctrina: "Que el contenido de dicho artículo se refiere al deber que tiene el portador del conocimiento de presentarlo al capitán antes de principiar la carga."

recoger antes los conocimientos que hubiere expedido, so pena de responder del cargamento, al portador legítimo de éstos.[a]

M. & P. 138; Sc. 141.

Art. 713. Si antes de hacer la entrega del cargamento se exigiere al capitán nuevo conocimiento, alegando que la no presentación de los anteriores consiste en haberse extraviado ó en alguna otra causa justa, tendrá obligación de darlo, siempre que se le afiance á su satisfacción el valor del cargamento; pero sin variar la consignación, y expresando en él las circunstancias prevenidas en el último párrafo del art. 707, cuando se trate de los conocimientos á que el mismo se refiere, bajo la pena, en otro caso, de responder de dicho cargamento si por su omisión fuese entregado indebidamente.[b]

Art. 714. Si antes de hacerse el buque á la mar falleciere el capitán ó cesare en su oficio por cualquier accidente, los cargadores tendrán derecho á pedir al nueve capitán la ratificación de los primeros conocimientos, y éste deberá darla, siempre que le sean presentados ó devueltos todos los ejemplares que se hubieran expedido anteriormente, y resulte, del reconocimiento de la carga, que se halla conforme con los mismos.

Los gastos que se originen del reconocimiento de la carga serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de repetirlos éste contra el primer capitán, si dejó de serlo por culpa suya. No haciéndose tal reconocimiento, se entenderá que el nuevo capitán acepta la carga como resulte de los conocimientos expedidos.[c]

P. 544.

---

[a] Concuerda con el art. 804 del Código anterior, respecto del cual dice el Tribunal Supremo, en sentencia de 9 de julio de 1880: "Que dicho artículo tiene por objeto prevenir los fraudes que puedan cometer los capitanes de los buques variando el destino de la mercancía sin haberles sido devueltos los conocimientos que habían expedido.

Véase la nota al art. 714, y la S. (Sala 1°), 9 de Julio de 1880).

[b] Aunque con variantes y modificaciones de bastante importancia, principalmente en la forma, y con algunas adiciones, concuerda el notado con el art. 805 del Código derogado, á cuyo contenido se refieren, y completan, en lo relativo al procedimiento, los arts. 2159 y 2160 de la Ley de Enjui. Civil de la Península, que corresponden á los 2120 y 2121 de la de Cuba y Puerto Rico. Si fuere en metálico, se depositará inmediatamente en la forma acordada en el art. 2129. (Á falta de conformidad de las partes, dice el citado artículo, en el establecimiento público destinado al efecto; si no lo hubiere, en un comerciante matriculado y de reconocida responsabilidad, ó en una persona que tenga esta última circunstancia.)

[c] Concuerda con el 804 del Código antiguo.

La sentencia antes citada de 25 de mayo de 1875, consigna: "Que cualesquiera que sean los términos en que se haya redactado el conocimiento, no puede variarse el destino de las mercancías sin que el cargador devuelva al capitán todos los ejemplares que haya firmado, quedando éste, en otro caso, responsable del cargamento respecto al portador legítimo de los conocimientos.

ART. 715. Los conocimientos producirán acción sumarísima ó de apremio, según los casos, para la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que hayan producido.[a]

F. 280.

ART. 716. Si varias personas presentaren conocimientos al portador, ó á la orden, endosados á su favor, en reclamación de las mismas mercaderías, el capitán preferirá, para su entrega, á la que presente el ejemplar que hubiere expedido primeramente, salvo el caso de que el posterior lo hubiera sido por justificación del extravío de aquél y aparecieren ambos en manos diferentes.

En este caso, como en el de presentarse sólo segundos ó ulteriores ejemplares que se hubieran expedido sin esa justificación, el capitán acudirá al juez ó tribunal para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación á quien sea procedente.[b]

B. 44; H. 515–518; I. 557; P. 539; Sc. 140, 165; News. 53, 54; M. & P. 359.

ART. 717. La entrega del conocimiento producirá la cancelación de todos los recibos provisionales de fecha anterior, dados por el capitán ó sus subalternos en resguardo de las entregas parciales que les hubieren hecho del cargamento.

G. 644; Sc. 124; News. 49; M. & P. 338; Macl. 366.

ART. 718. Entregado el cargamento, se devolverán al capitán los conocimientos que firmó, ó al menos el ejemplar bajo el cual se haga la entrega, con el recibo de las mercaderías consignadas en el mismo.

La morosidad del consignatario le hará responsable de los perjuicios que la dilación pueda ocasionar al capitán.

B. 46; E. 103; F. 285; G. 652; I. 560; R. 350, 359; Sc. 139.

SECCIÓN SEGUNDA.—DEL CONTRATO Á LA GRUESA Ó PRÉSTAMO Á RIESGO MARÍTIMO.

MOTIVOS.

Son tan radicales las reformas que el proyecto introduce en esta parte de la legislación marítima de España, que el ministro que subscribe no puede prescindir de exponer con alguna detención los motivos en que se apoyan, aunque casi todas se hallan inspiradas en el propósito de suprimir las trabas y limitaciones que el Código vigente

---

[a] Véanse, respecto á este particular, los arts. 1544 á 1559 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (1542 á 1557 de la de Cuba y Puerto Rico).

[b] Análoga á la del apartado primero de este artículo es la disposición contenida en el 651 del Código de Comercio Alemán. El apartado segundo es concordante del art. 648 del mismo Código, que dice así:

"Si se presentaren varios portadores cada uno con un conocimiento, deberá el capitán prescindir de todos ellos, depositar judicialmente ó en lugar seguro las mercancías y dar aviso á dichos portadores de las medidas que ha adoptado y de los motivos que ha tenido para proceder de este modo."

En lo que al procedimiento se refiere, parece aplicable el establecido en los arts. 2119 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

opone á la libre manifestación de la voluntad en esta rama del derecho marítimo.

Sabido es que el contrato de préstamo á la gruesa, conocido ya en tiempo de los Romanos, tiene por objeto prestar cierta cantidad sobre determinados efectos expuestos á los peligros de la navegación, bajo la condición de que, si éstos llegan sanos y salvos al puerto de su destino, el deudor reembolsará el capital prestado, con la cantidad pactada como precio de los riesgos, y que si por el contrario los objetos perecen ó se desmejoran durante el viaje por algún accidente marítimo, el acreedor sólo podrá reclamar la parte del préstamo que se cubra con el valor que tuviesen dichos efectos. En el fondo existen grandes analogías entre este contrato y el de seguros marítimos, toda vez que en ambos ha de concurrir un objeto que corra riesgo y un precio de este mismo riesgo: pero se diferencian en que mientras en el préstamo se anticipa, total ó parcialmente, el valor de la cosa que ha de correr riesgo, debiendo restituír este anticipo con el premio pactado, si la navegación termina felizmente, en el contrato de seguros no se realiza el abono del valor de los objetos asegurados hasta después de haber sufrido la pérdida ó menoscabo.

Partiendo de esa analogía entre ambos contratos, se hizo aplicación de idénticos principios en cuanto á las cosas que pueden ser objeto del mismo. Así es, que siendo doctrina generalmente admitida en la antigua legislación mercantil que no se reputaba válido el seguro cuando no hubiese un objeto cierto, expuesto á un riesgo marítimo, era lógico prohibir el préstamo sobre lo que no existía, toda vez que lo que no existe tampoco se halla expuesto á ningún riesgo. Por consecuencia de este principio, el Código Español, siguiendo á la mayor parte de las legislaciones extranjeras, prohibe que pueda tomarse préstamos á la gruesa sobre los fletes no devengados de la nave, ó sea sobre los fletes que se obligan á pagar los cargadores para el caso de que las mercancías lleguen á buen puerto, fundándose en que estos son productos meramente eventuales, que no tienen existencia real en el momento de celebrarse el contrato. Por igual razón prohibe el préstamo sobre las ganancias que se esperan del cargamento, pues que estas ganancias dependen del resultado de una negociación futura, que no tiene aun la realidad del éxito esperado. Y fundado en las mismas consideraciones, el Código vigente prohibe que pueda tomarse sobre el cuerpo y quilla de la nave más que las tres cuartas partes de su valor, porque si se prestase sobre mayor cantidad, el deudor lejos de aminorar sus pérdidas en caso de siniestro, reportaría de esto, casi seguramente, un lucro ó beneficio. Por último se prohibe que sobre las mercaderías transportadas se tome á préstamo mayor valor del que tenga en el puerto donde empezó el riesgo, para evitar que se tome sobre el aumento de valor que tuviesen en el puerto de su destino, porque esto equivaldría á prestar sobre los beneficios ó ganancias que se esperasen de su venta.

No desconoce el ministro que suscribe que los principios en que descansan las disposiciones del Código Español tienen á su favor la opinión de respetables jurisconsultos; así como tampoco ignora que la mayoría de las legislaciones extranjeras las adoptan y prohijan. Pero al par que estas consideraciones, tiene presente los intereses mercantiles que salen muy lastimados con las prohibiciones y restricciones que opone á la libertad de la contratación el Código Español en esta materia, y sobre todo que descansan en una noción equivocada de las cosas consideradas bajo su aspecto jurídico.

Examinada detenidamente la naturaleza jurídica de las utilidades ó provechos que pueden producir las cosas por el simple transcurso del tiempo, es innegable que pueden ser objetos de contratación, aunque sustancialmente no se hallen separadas de las mismas. Por eso, consideradas bajo el aspecto jurídico las utilidades que consisten en los fletes que ha de producir un buque, no cabe negarles el carácter de verdaderas cosas y de verdaderas riquezas, que, de un modo transcendental y desde que están contratadas, forman parte del patrimonio del naviero ó del cargador, y cuya pérdida puede afectarle de una manera harto sensible para que procure aminorarla, recibiendo anticipadamente su valor por medio del préstamo á la gruesa.

Por otra parte, el préstamo sobre fletes nada tiene de ilícito ni de inmoral, siendo completamente imaginarios los temores que algunos abrigan acerca de la facilidad con que puede perjudicarse el acreedor, pues prescindiendo de que en toda institución humana son posibles el fraude y la mala fe, el interés del acreedor le inspirará indudablemente la regla de conducta que ha de seguir, en cada caso, para dar empleo provechoso á sus capitáles. Ni tampoco debe servir de obstáculo al legislador la consideración de que admitido el préstamo con garantía de los fletes, vendría á modificarse en cierto modo el concepto que hasta el presente se tenía formado de este contrato, porque tal consideración es de escasísima importancia desde el momento que se tiene en cuenta que la legislación debe modificarse á medida que lo exijan las necesidades de la vida real, protegiendo los intereses nuevamente creados.

Por estas razones desaparecen del proyecto las prohibiciones que contiene el Código para tomer dinero á la gruesa sobre los fletes no devengados de la nave, cuyos contratos serán válidos en lo sucesivo. Igualmente desaparece la prohibición de tomar sobre el cuerpo y quilla de la nave más cantidad que las tres cuartas partes de su valor, y sobre las mercaderías cargadas mayor suma que la que tengan en el puerto donde empezaron á correr el riesgo; siendo, por consiguiente, válidos los contratos celebrados sobre dichos objetos, cualquiera que sea la cuantía del préstamo y el valor de los mismos, aunque deberá reducirse á la proporcionada al valor del objeto sobre que hayan tenido lugar, devolviéndose el resto al prestador, con el interés legal correspondiente.

Además de estas innovaciones que el proyecto introduce en tan importante materia, propone otras que, aunque menos trascendentales, contribuyen á perfeccionar la legislación vigente; el ministro que suscribe sólo hará mérito de las más notables.

En primer lugar, de acuerdo con el nuevo carácter jurídico que el proyecto atribuye al Registro mercantil, se declara que los préstamos celebrados antes de empezar el viaje no perjudicarán á tercero, ni los créditos á que deban su origen gozarán de la preferencia que les corresponde, si no se anotan en la certificación de inscripción del buque y no se inscriben en el Registro, y que los préstamos contraídos durante el viaje sólo prejudicarán á tercero y gozarán de aquella preferencia si, llegado el buque al puerto de su matrícula, fueren inscritos en el Registro de la provincia, dentro de los ocho días siguientes á su arribo. En segundo lugar, de conformidad con las bases capitales del nuevo Código, se permite constituír el préstamo á la gruesa, separadamente, sobre la máquina de vapor en los buques movidos por el mismo, la cual, no siendo objeto de un contrato especial, se entenderá afecta á la responsabilidad del préstamo constituído sobre el casco y quilla del buque, aunque no se exprese. En tercer lugar se deroga la disposición contenida en el Código que declara nulo el contrato de préstamo á la gruesa cuando los efectos no llegaren á ponerse en riesgo; cuya derogación se apoya en que esta nulidad favorecía al deudor á quien proporcionaba los medios de producirla en perjuicio del acreedor. Porque si bien es cierto que no llegando á ponerse en riesgo los efectos, desaparece la causa del contrato, no por eso deja de ser verdad que el deudor ha recibido un capital del acreedor, que está obligado á restituír con arreglo á los principios generales del derecho. Mas como este capital no corre el riesgo que motivó el interés ó premio pactado, tampoco es justo que le abone el deudor ó mutuatario. Por eso en este caso el contrato se anula como préstamo á la gruesa, pero queda subsistente como préstamo sencillo, con obligación en el mutuatario de devolver el capital é interés al tipo legal.

También se modifica la doctrina vigente sobre los derechos que respectivamente corresponden al mutuante y al asegurador, cuando sobre un mismo buque ó carga concurrieren préstamo á la gruesa y seguro marítimo, pues en lugar de la preferencia que el Código otorga al primero, se establece la completa igualdad entre ambos créditos; declarando que los objetos salvados se dividirán entre el mutuante y el asegurador, en proporción al interés de cada uno, cualquiera que sea el valor de aquéllos y la cuantía de los créditos, pero entrando en este prorrateo solamente, el capital del préstamo, no sus premios, y la cantidad por la que el seguro se hubiere podido hacer válidamente; cuya disposición está fundada en la grande analogía que existe entre el contrato de préstamo y el de seguro. [a]

[a] Véase la sentencia de 28 de Noviembre de 1884.

TEXTO.

ART. 719. Se reputará préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo, aquél en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido, del feliz arribo á puerto de los efectos sobre que esté hecho, ó del valor que obtengan en caso de siniestro.

B. 164; E. 149; F. 325, 327; G. 680; H. 569; I. 599; Sc. 174; News. 81; M. & P. 560, 571; Macl. 137.

ART. 720. Los contratos á la gruesa podrán celebarse:

1°. Por escritura pública;

2°. Por medio de póliza firmada por las partes y el corredor que interviniere;

3°. Por documento privado.

De cualquiera de estas maneras que se celebre el contrato, se anotará en el certificado de inscripción del buque y se tomará de él razón en el Registro mercantil, sin cuyos requisitos los créditos de este origen no tendrán respecto á los demás la preferencia que, según su naturaleza, les corresponda, aunque la obligación será eficaz entre los contratantes.

Los contratos celebrados durante el viaje se regirán por lo dispuesto en los arts. 583 y 611, y surtirán efecto respecto de terceros desde su otorgamiento, si fueren inscritos en el Registro mercantil del puerto de la matrícula del buque antes de transcurrir los ocho días siguientes á su arribo. Si transcurrieran los ocho días sin haberse hecho la inscripción en el Registro mercantil, los contratos celebrados durante el viaje de un buque no surtirán efecto respecto de terceros, sino desde el día y fecha de la inscripción.

Para que las pólizas de los contratos celebrados con arreglo al núm. 2° tengan fuerza ejecutiva, deberán guardar conformidad con el registro del corredor que intervino en ellos. En los celebrados con arreglo al núm. 3°, precederá el reconocimiento de la firma.

Los contratos que no consten por escrito, no producirán acción en juicio.[a]

E. 150–153; F. 311–312; H. 570, 571; I. 590, 591; Sc. 177; News. 81, 83; M. & P. 560, 567; Macl. 54, 58.

ART. 721.* En el contrato á la gruesa se deberá expresar:

1°. La clase, nombre y matrícula del buque;

2°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

3°. Los nombres, apellido y domicilio del que da y del que toma el préstamo;

4°. El capital del préstamo y el premio convenido;

---

[a] Amplían y explican los preceptos del artículo los de su referencia, el 52 del Reglamento del Registro mercantil y el 1429, núm. 6°, de la ley de Enjuiciamiento civil.

Véase, en las notas al art. 389, las disposiciones relativas al timbre que deben llevar las pólizas.

5°. El plazo del reembolso;
6°. Los objetos pignorados á su reintegro;
7°. El viaje por el cual se corra el riesgo.[a]

E. 150; F. 311; G. 684; H. 570; I. 590; Sc. 177; News. 81; Macl. 54.

Art. 722. Los contratos podrán extenderse á la orden, en cuyo caso serán transferibles por endoso, y adquirirá el cesionario todos los derechos y correrá todos los riesgos que correspondieran al endosante.[b]

B. 162; E. 154; F. 313; G. 685, 687; H. 573; I. 592; Sc. 178; Macl. 56.

Art. 723. Podrán hacerse préstamos en efectos y mercaderías, fijándose su valor para determinar el capital del préstamo.

Art. 724. Los préstamos podrán constituírse conjunta ó separadamente:

1°. Sobre el casco del buque;
2°. Sobre el aparejo;
3°. Sobre los pertrechos, víveres y combustible;
4°. Sobre la máquina, siendo el buque de vapor;
5°. Sobre mercaderías cargadas.

Si se constituyesen sobre el casco del buque, se entenderán además afectos á la responsabilidad del préstamo el aparejo, pertrechos y demás efectos, víveres, combustible, máquinas de vapor y los fletes ganados en el viaje del préstamo.

Si se hiciere sobre la carga, quedará afecto al reintegro todo cuanto la constituya; y si sobre un objeto particular del buque ó de la carga, sólo afectará la responsabilidad al que concreta determinadamente se especifique.[c]

B. 157; E. 155; F. 315; G. 681; H. 574, 575; I. 593; Sc. 175; M. & P. 563, 564.

[a] Aunque no tan concreto, algo parecido contiene también el Código Alemán en su art. 683.

[b] Copia este artículo casi á la letra el 815 del Código derogado, y concuerda el mismo con los respectivos de la mayor parte de los Códigos extranjeros.

[c] Diferénciase el de sus concordantes en el Código de 1829 (arts. 817 y 818) en haber introducido la novedad de poder contraerse el préstamo á la gruesa sobre los fletes que han de devengarse en el viaje para que se hace el préstamo, si bien en este caso ha de quedar afecto conjuntamente al préstamo el casco del buque.

Propuesta esta cuestión á los representantes reunidos en el Congreso internacional de Amberes, han ido aún más lejos que nuestro Código vigente, puesto que acordaron que "el flete podrá servir de base á un préstamo á la gruesa, aislada ó conjuntamente con el buque."

También se introduce, cuando el buque es de vapor, la novedad que es consiguiente á este progreso, posterior á la fecha de la redacción de aquel Código.

Alguna relación tiene con el contenido de este artículo, así como con el de los 719 y 721, una costumbre especial—y privativa de la villa marítima de Villajoyosa—por la que se modifica, en parte, el contrato á la gruesa, tomando allí el nombre de *parte de moneda*. Es este un contrato por el que el prestamista entrega al prestatario para construír, aparejar ó avituallar un buque tantas veces una cantidad determinada como partes de moneda quiere ó puede llevar en el buque de que se trata.

Terminado ó avituallado el buque, y emprendido el viaje, á cada parte de moneda

ART. 725. No se podrá prestar á la gruesa sobre los salarios de la tripulación ni sobre las ganancias que se esperen.

B. 158; E. 158, 159; F. 319; H. 577, 578; I. 593, 594.

ART. 726. Si el prestador probare que prestó mayor cantidad que la del valor del objeto sobre que recae el préstamo á la gruesa, por haber empleado el prestatario medios fraudulentos, el préstamo será válido sólo por la cantidad en que dicho objeto se tase pericialmente.

El capital sobrante se devolverá con el interés legal por todo el tiempo que durase el desembolso.

E. 156; F. 316; H. 576; I. 594.

ART. 727. Si el importe total del préstamo para cargar el buque, no se empleare en la carga, el sobrante se devolverá antes de la expedición.

Se procederá de igual manera con los efectos tomados á préstamo, si no se hubieren podido cargar.

F. 324, 329; Sc. 186; News. 83; M. & P. 567.

ART. 728. El préstamo que el capitán tomare en el punto de residencia de los propietarios del buque, sólo afectará á la parte de éste que pertenezca al capitán, si no hubieren dado su autorización expresa ó intervenido en la operación los demás propietarios ó sus apoderados.

Si alguno ó algunos de los propietarios fueren requeridos para que entreguen la cantidad necesaria á la reparación ó aprovisionamiento del buque, y no lo hicieren dentro de veinticuatro horas, la parte que los negligentes tengan en la propiedad quedará afecta, en la debida proporción, á la responsabilidad del préstamo.

Fuera de la residencia de los propietarios, el capitán podrá tomar préstamos conforme á lo dispuesto en los arts. 583 y 611.[a]

B. 23; E. 161, 162; F. 234, 321, 322; G. 497, 681; H. 579, 580; I. 595; News. 83.

ART. 729. No llegando á ponerse en riesgo los efectos sobre que se toma dinero, el contrato quedará reducido á un préstamo sencillo, con obligación en el prestatario de devolver capital é intereses al tipo, legal si no fuere menor el convenido.

E. 170; F. 325; H. 586; I. 497; Sc. 186; News. 82.

---

corresponde la ganancia ó interés equivalente á las utilidades líquidas de un tripulante en cada viaje, sin que se determine en el documento el número de éstos ni el nombre del capitán, como es consiguiente, y pudiendo el prestamista dar por terminado el contrato y pedir la devolución de su préstamo cuando á bien lo tenga, pero nunca mientras dure un viaje de ida ó de vuelta.

Por lo demás, el contrato de parte de moneda se ha de hacer constar con los mismos requisitos y formalidades, y produce iguales efectos jurídicos que el préstamo á la gruesa.

[a] Completa lo preceptuado en el segundo apartado de este artículo la regla octava del 2161 de la ley de Enjuiciamiento civil de la Península (2122 de la de Cuba y Puerto Rico).

ART. 730. Los préstamos hechos durante el viaje, tendrán preferencia sobre los que se hicieron antes de la expedición del buque, y se graduarán por el orden inverso al de sus fechas.

Los préstamos para el último viaje, tendrán preferencia sobre los préstamos anteriores.

En concurrencia de varios préstamos hechos en el mismo puerto de arribada forzosa y con igual motivo, todos se pagarán á prorrata.

B. 159; E. 163; F. 323; G. 771–773; H. 581; I. 675 (9, 13); Sc. 269; News. 84; M. & P. 576; Macl. 58.

ART. 731. Las acciones correspondientes al prestador se extinguirán con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo, si procedió de accidente de mar en el tiempo y durante el viaje designados en el contrato, y constando la existencia de la carga á bordo; pero no sucederá lo mismo si la pérdida provino de vicio propio de la cosa, ó sobrevino por culpa ó malicia del prestatario, ó por baratería del capitán, ó si fué causada por daños experimentados en el buque á consecuencia de emplearse en el contrabando, ó si procedió de cargar las mercaderías en buque diferente del que se designó en el contrato, salvo si este cambio se hubiera hecho por causa de fuerza mayor.

La prueba de la pérdida incumbe al que recibió el préstamo, así como también la de la existencia en el buque de los efectos declarados al prestador como objeto de préstamo.

B. 164; E. 165, 166; F. 325, 329; H. 588; I. 599, 600; Sc. 174; News. 81, 82; Macl. 57.

ART. 732. Los prestadores á la gruesa soportarán á prorrata de su interés respectivo las averías comunes que ocurran en las cosas sobre que se hizo el préstamo.

En las averías simples, á falta de convenio expreso de los contratantes, contribuirá también por su interés respectivo el prestador á la gruesa, no perteneciendo á las especies de riesgos exceptuados en el artículo anterior.[a]

B.-167; E. 171; F. 330; G. 691; H. 589; I. 603; Sc. 179.

---

[a] Concuerda este artículo con el 834 del Código antiguo. Análogas disposiciones contienen los Códigos de Comercio, entre otros, de Bélgica, Italia, Portugal, etc., siendo el que más difiere el de Alemania, cuyo art. 691 dice: "El prestamista á la gruesa no participa de las averías gruesas ni de las simples.

Sin embargo, si los objetos afectos al préstamo llegasen á ser por causa de avería insuficientes para el pago del préstamo, el perjuicio que en este caso resulte lo sufrirá el prestamista."

Acerca de la materia objeto de este artículo se sometió al Congreso de Amberes la siguiente cuestión:

"A falta de estipulación, ¿deben las averías particulares y las comunes quedar á cargo del prestamista á la gruesa?" recayendo la resolución siguiente: "El prestamista á la gruesa debe contribuír á las averías comunes, salvo pacto en contrario."

ART. 733. No habiéndose fijado en el contrato el tiempo por el cual el mutuante correrá el riesgo, durará, en cuanto al buque, máquinas, aparejo y pertrechos, desde el momento de hacerse éste á la mar hasta el de fondear en el puerto de su destino, y, en cuanto á las mercaderías, desde que se carguen en la playa ó muelle del puerto de la expedición hasta descargarlas en el de consignación.[a]

B. 328; E. 168; F. 328; G. 688; H. 585; I. 601.

ART. 734. En caso de naufragio, la cantidad afecta á la devolución del préstamo se reducirá al producto de los efectos salvados, deducidos los gastos de salvamento.

Si el préstamo fuere sobre el buque ó alguna de sus partes, los fletes realizados en el viaje para que aquél se haya hecho, responderán también á su pago en cuanto alcancen, para ello.[b]

B. 165; E. 167; F. 327; G. 681, 911; H. 588; I. 599; M. & P. 572.

ART. 735. Si en un mismo buque ó carga concurrieren préstamo á la gruesa y seguro marítimo, el valor de lo que fuere salvado se dividirá, en caso de naufragio, entre el mutuante y el asegurador, en proporción del interés legítimo de cada uno, tomando en cuenta, para esto, únicamente el capital, por lo tocante al préstamo, y sin perjuicio del derecho preferente de otros acreedores, con arreglo al art. 580.[c]

E. 172; F. 331; H. 610.

---

[a] En el fondo, equivale este artículo al 835 del Código derogado.

Aun cuando en el título correspondiente al contrato á la gruesa no dedica la ley belga de 1879 un artículo especial á esta materia, le es aplicable por analogía el 172, relativo á la de seguros, en el que dice que los riesgos comenzarán á correr por cuenta del asegurador, en cuanto al buque, aparejos, pertrechos, armamento, provisiones y flete, desde el momento que comienza la carga de la nave, y si partiese en lastre, desde que se comienza á cargar éste, y expirará en el momento de terminar la descarga, ó veinte días después si ésta no se verificase.

Respecto de las mercaderías, dice que correrán los riesgos desde el día en que se colocaren en la nave ó en las gabarras destinados á transbordarlas hasta en el que sean descargadas en tierra.

[b] El apartado primero de este artículo reproduce el contenido del 836 del Código derogado. También concuerda literalmente con dicho párrafo el primero del art. 165 de la ley belga citada.

Respecto del segundo apartado, no se encuentra precedente en el Código antiguo.

[c] Está tomado este artículo del apartado primero del 836 del Código de 1829.

Véase el núm. 9º del artículo de su referencia.

Alguna relación tiene con el artículo que se anota, una cuestión sometida al Congreso internacional de Amberes, formulada en los términos siguientes:

"¿Debe anularse el préstamo á la gruesa cuando su prenda está asegurada por su total valor, ó habrá de tener por objeto, en este caso, cubrir el seguro hasta la cantidad debida?"

Acerca de ello recayó esta resolución: "El préstamo á la gruesa sobre un objeto asegurado por su valor total, deberá tener por fin cubrir el seguro hasta su equivalencia, á no ser que se haga el préstamo en el transcurso del viaje para las necesidades del buque y del cargamento, en cuyo caso, el gasto que haya sido causa de aquél correrá á cargo del asegurador."

ART. 736. Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará rédito legal.

B. 161; I. 596; Sc. 182; News. 82; M. & P. 573.

SECCIÓN TERCERA.—DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS.

MOTIVOS.

Estudiando los preceptos que contiene el Código vigente de España acerca de este contrato, que constituye un gran instrumento mercantil en este tiempo, se observa desde luego que no solamente pugnan con los principios modernos que sancionan la libertad de contratar y proteger las diversas combinaciones producidas por las nuevas necesidades de la vida comercial, sino que son deficientes y oscuros, dando lugar á frecuentes dudas en su aplicación.

Natural era, por consiguiente, que al codificar de nuevo esta parte de la legislación mercantil marítima, se verificasen grandes cambios, que de un lado pusiesen en armonía los principios por que se rige este contrato con los que sirven de base al nuevo Código, y de otro completasen y aclarasen los puntos que hasta el presente han sido motivo de controversia.

En cuanto á lo primero, es innegable que el contrato de seguros marítimos se encuentra actualmente aprisionado por limitaciones y prohibiciones que ahogan la acción creadora del espíritu mercantil. Para convencerse de esta verdad, basta recordar que el Código vigente prohibe asegurar el flete del cargamento existente á bordo, las ganancias calculadas y no realizadas sobre el mismo cargamento, las cantidades tomadas á la gruesa, los premios de los préstamos hechos á riesgo marítimo, el total valor de los efectos pertenecientes al capitán ó al cargador que vaya á bordo con los mismos, y, por fin, los buques por más de los cuatro quintas partes de su valor, descontados los préstamos tomados á la gruesa sobre ellos.

Todas estas prohibiciones, que están inspiradas en una errónea apreciación de la naturaleza jurídica de dichos objetos, ó en el sistema preventivo que consiste en llevar al hombre por la mano para que no se perjudique, han desaparecido del proyecto, unas como contrarias al concepto más espiritualista que tiene formado la ciencia moderna de las cosas jurídicas, y otras como opuestas al principio de libertad de contratación, que es una de las bases del nuevo Código.

Que los fletes del cargamento existente á bordo, son cosas que tienen existencia jurídica real y positiva; que se hallan expuestas al peligro de perderse, en todo ó en parte, por accidentes marítimos, y que, en este sentido, pueden ser objeto del contrato de seguros, quedó demostrado cumplidamente al tratar del contrato de préstamo á la gruesa, con el cual tantos puntos de analogía ó semejanza ofrece. De igual modo deben considerarse los beneficios ó ganancias que se espera obtener del cargamento, las cuales, aunque no existan en el espacio, tienen

existencia real en el tiempo, como las cosechas que espera recoger el labrador, y contra cuya pérdida suele precaverse por medio del seguro terrestre. Y los mismos fundamentos son aplicables á los premios ó intereses pactados, en los préstamos á la gruesa, los cuales de igual modo pueden ser objeto del contrato de seguros. Y en cuanto á la prohibición impuesta al mutuatario en aquellos contratos de asegurar el capital y los intereses, en el caso de que se vea obligado á pagarlos, por haber llegado á buen puerto el buque ó la carga, también carece de fundamento, toda vez que este contrato reúne los caracteres escenciales del seguro marítimo, como no ha podido menos de reconocer uno de los más doctos jurisconsultos modernos en materia comercial, á pesar de profesar un criterio distinto sobre este particular. Finalmente, la prohibición de asegurar las naves por todo su valor y el cargamento por más de los nueve décimos de su importe, no tienen otro apoyo que el temor á los abusos que podrían cometer el capitán ó naviero y los cargadores, si no tuviesen interés alguno en la conservación del buque ó cargamento asegurados.

Esta misma consideración es la que invocan los sostenedores del sistema preventivo, aplicado al contrato de seguros, para justificar las demás prohibiciones que descansan en anticuadas teorías jurídicas. Cuán débil sea este argumento basado en el temor á los abusos de la libertad en el orden de la contratación privada, lo demuestra la misma ineficacia de los remedios con que se pretende atajarlos, y la imposibilidad absoluta de llevar á la práctica la aplicación lógica de un principio que despoja al hombre de la noble prerrogativa de agente libre y responsable de todas sus obras.

Inspirándose, por tanto, el proyecto en estos principios fundamentales, ensancha la esfera de acción del individuo en todo lo relativo al contrato de seguros marítimos permitiendo que se celebre sobre todo lo que sea materia de transacciones mercantiles sujetas al riesgo de la navegación, y cuyo valor pueda fijarse de una manera determinada.

En su consecuencia declara que puede constituírse el seguro marítimo sobre el importe de los fletes y del beneficio probable del cargamento, y sobre todo el valor del buque ó de las mercancías, aunque contratase el seguro el capitán ó el dueño de las mismas que fuera á bordo, dictando las reglas oportunas acerca de la manera de celebrar el contrato de seguro sobre el flete devengado ó anticipado y sobre los beneficios. É infiérese que hace idéntica declaración acerca de la facultad de contratar el seguro sobre las cantidades tomadas á la gruesa y los premios de los préstamos, en el mero hecho de suprimir los textos que en el Código vigente declaran nulo el seguro contraído sobre estas cosas.

Verdad es que el proyecto mantiene la nulidad del seguro marítimo cuando recae sobre la vida de tripulantes y pasajeros; pero esta declaración, así como el no hacerse mérito del seguro sobre la libertad de

los navegantes, significa solamente que los seguros sobre la libertad y sobre la vida de las personas, no se rigen por los principios del seguro marítimo, con los cuales no tiene analogía alguna, sino por las reglas establecidas al tratar de los seguros sobre la vida y otros especiales.

Pasando á los cambios que se introducen en la doctrina del Código, aclarándola y completándola para que presente un conjunto sistemático y armónico acerca de este importantísimo contrato, el Ministro que suscribe, tiene la satisfacción de manifestar que desaparecen todos ó casi todos los defectos é imperfecciones que habían puesto de relieve la práctica de los negocios y la crítica de los jurisconsultos.

Una rápida enumeración de las principales innovaciones de esta clase que introduce el proyecto, bastará para demostrar la perfección que en el mismo alcanza la doctrina sobre seguros marítimos, comparada con la que rige actualmente.

Se ha dudado en qué casos y con qué circunstancias podía el buque ser objeto del seguro; y el proyecto declara que puede serlo, hallándose en lastre é cargado, anclado en el puerto ó en viaje, y que también es asegurable la máquina, en los buques de vapor.

Se acusa al Código vigente de falta de lógica y de sistema por no establecer distinción alguna entre los motivos que hayan inducido al asegurado á dar una estimación exagerada á los efectos, fundándose la acusación en que no sólo se equiparan el error y el fraude ó dolo, sino, que sale más perjudicado él que obró por equivocación, que él que procedió con malicia; y el proyecto, reconociendo la evidente justicia de esta objeción, establece que si la exageración en el valor de los efectos asegurados procediere de error, se reduzca el valor del seguro á su verdadera estimación, en los mismos términos establecidos actualmente, y que, si procediere de fraude, sea nulo el seguro para el asegurado, ganando el asegurador el premio convenido.

El art. 864 del Código vigente envuelve una evidente contradicción, pues en la primera parte dispone que no responden los aseguradores de los daños que sobrevengan á la nave por no llevar en regla los documentos que prescriben las ordenanzas de marina, y en la segunda, por el contrario, les hace responsables de los perjuicios que esta falta pueda causar al cargamento; cuya contradicción desaparece en el proyecto con la supresión de este último extremo.

De poco equitativa se ha calificado la disposición que atribuye al asegurador las dos terceras partes del premio correspondiente á la vuelta, en los seguros de carga por viaje redondo, cuando traiga menos de dicha cantidad; y el proyecto, comprendiéndolo así, dispone que en este caso se rebajará el premio en proporción al cargamento que trajere, abonándose además al asegurador medio por 100 de la parte que dejare de conducir.

No determina tampoco el Código cuándo ha de comunicar el asegurado al asegurador las noticias que reciba sobre los daños ó pérdida de

las cosas aseguradas; cuya omisión subsana el proyecto, extendiendo la obligación á todo lo referente al curso de la navegación.

Por demasiado absolutos se tienen los términos con que el Código prohibe el seguro sobre géneros de ilícito comercio; y en el proyecto se limita esta prohibición á aquéllos cuya introducción esté prohibida en el país del pabellón del buque.

La facilidad de las comunicaciones y la aplicación de la electricidad á la correspondencia telegráfica hacen absurda la presunción establecida en el Código vigente para saber cuándo se tiene noticia del arribo de las cosas aseguradas al puerto donde tienen su consignación; y el proyecto, fundándose en que aquel portentoso invento ha cambiado radicalmente las condiciones de la vida social, asienta sobre otras bases, inspiradas en estos grandes cambios, la indicada presunción legal.

Ofrece duda si es aplicable al asegurador lo dispuesto respecto del asegurado, cuando contratare el seguro por medio de comisionado, sabiendo, la pérdida total ó parcial de las cosas aseguradas, y si rige, por el contrario, respecto de los asegurados, lo provenido acerca de los aseguradores en el caso de que, siendo varios, hubiere procedido alguno de buena fe; y el proyecto resuelve ambas dudas, declarando, en cada caso, que lo dispuesto respecto del asegurado se entienda aplicable al asegurador y vice versa.

Equipara el Código actual la pérdida total de las cosas aseguradas al menoscabo que éstas sufren, siempre que disminuya en tres cuartas partes el valor de las mismas; disposición altamente justa y observada por casi todos los pueblos marítimos; pero al tratarse del menoscabo que hace inservible ó deja inhabilitado un buque para navegar, el Código no fija regla alguna. De manera que queda sujeto este punto á los usos y costumbres de cada plaza marítima y á las opiniones de los escritores ó intérpretes del derecho que suelen enumerar algunos casos en que se considera inhabilitado un buque para navegar por náufragio, varada ó cualquier otro accidente del mar. El proyecto pone término á esta incertidumbre, declarando que un buque queda inhabilitado para continuar el viaje al puerto de su destino, si los gastos para desencallarlo, ponerlo á flote ó repararlo excedieren de las tres cuartas partes del valor en que estuviere asegurado; y añade el proyecto que, en estos casos, tendrá obligación el asegurado de dar aviso del suceso al asegurador telegráficamente, siendo posible, y si no por el primer correo siguiente al recibo de la noticia.

Del propio modo se halla deficiente el Código en un punto de la mayor importancia, pues concediendo al asegurado el derecho de hacer abandono del buque, después de haber transcurrido cierto plazo, sin recibir noticia del mismo, prescinde de la justificación de esta falta de noticia, que es un requisito esencial para hacer uso de aquel derecho; y el proyecto llena también esta omisión describiendo la manera de producir una completa justificación de este hecho negativo.

Tampoco resultan bien determinados y deslindados en el Código dos actos que importa sobremanera distinguir con referencia á la acción de abandono, que son, á saber: el propósito de los aseguradores de ejercer este derecho, y la reclamación formal del abandono de los efectos asegurados, verificada con los requisitos prevenidos en el mismo Código, los cuales son necesarios para que el abandono quede definitivamente hecho á favor del asegurador y produzca todos los efectos legales. Mas aunque el Código reconoce implícitamente esta distinción entre aquellos dos actos, no la señala con la debida claridad, como lo demuestra la circunstancia de fijar solamente plazos para que el asegurado ponga en conocimiento del asegurador el propósito de hacer el abandono, dejando al arbitrio del primero la época ó el tiempo en que ha de formalizarlo, con las solemnidades requeridas, en favor del asegurado: lo cual, además de producir cierta confusión, nociva siempre á los intereses mercantiles, perjudica notablemente al asegurador, que entre tanto carece de los datos y documentos necesarios para considerar admisible ó no la reclamación. El proyecto concluye con esta incertidumbre y confusión, fijando dos plazos distintos; uno para que el asegurado ponga en conocimiento del asegurador el propósito de hacer el abandono, que es siempre el mismo, cualquiera que sea el punto en que haya ocurrido el siniestro, y otro para formalizarlo, que varía según el lugar en que haya sobrevenido la pérdida de los efectos asegurados.

Por último, el proyecto ha llenado otra omisión del Código respecto al plazo dentro del cual debe pagarse el importe del seguro, cuando no se hubiere fijado en la póliza y este término se ha fijado en sesenta días, contados desde que el asegurador admitió solemnemente el abandono ó desde que fué declarado admisible en juicio.

Además de estas innovaciones que contiene el proyecto, completan la doctrina sobre tan importante materia, varias disposiciones relacionadas con la justificación y liquidación de las averías.

Tales son las que señalan el lugar en donde debe procederse á la liquidación de la indemnización del seguro y el máximum que pueda exigirse por la de los buques; las que atribuyen al naviero ó capitán la facultad de practicar ó no la reparación que necesitare el buque y al asegurador la de descontar el valor del que se hubiere inhabilitado ó de los restos del que se hubiere perdido, cuando el asegurado no hiciere la correspondiente declaración de abandono; las que establecen los trámites para reclamar del asegurador los gastos á que ascienda la avería gruesa satisfecha por el asegurado, no pudiendo éste en ningún caso exigir mayor suma que la que importe el valor total del seguro; y las que tratan de la justificación y valuación de las averías simples sobrevenidas en mercaderías aseguradas: disposiciones todas basadas en los principios fundamentales del contrato de seguros y en las prácticas y costumbres del comercio marítimo.

§ 1°.—*De la forma de este contrato.*

TEXTO.

ART. 737. Para ser válido el contrato de seguro marítimo, habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá y firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes.

E. 174; F. 332; H. 256; I. 420, 604; P. 595; Sc. 232; News 125; Arn. 231–232.

ART. 738. La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados, los requisitos siguientes:

1°. Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido;

2°. Nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado;

3°. Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí ó por cuenta de otro;

En este caso el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro;

4°. Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado ó del que conduzca los efectos asegurados;

5°. Nombre, apellido [a] y domicilio del capitán;

6°. Puerto ó rada en que han sido ó deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas;

7°. Puerto de donde el buque ha partido ó debe partir;

8°. Puertos ó radas en que el buque debe cargar, descargar ó hacer escalas por cualquier motivo;

9°. Naturaleza y calidad de los objetos asegurados;

10. Número de los fardos ó bultos de cualquiera clase, y sus marcas, si las tuvieren;

11. Época en que deberá comenzar y terminar el riesgo;

12. Cantidad asegurada;

13. Precio convenido por el seguro, y lugar, tiempo y forma de su pago;

14. Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere á viaje redondo;

15. Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga á los efectos asegurados;

16. El lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago.

E. 174; F. 332; H. 236, 592; I. 420, 605; P. 595, 596; M. & P. 444; Macl. 231, 233.

ART. 739. Los contratos y pólizas de seguro que autoricen los agentes consulares en el extranjero, siendo españoles los contratantes ó alguno de ellos, tendrán igual valor legal que si se hubieren verificado con intervención de corredor.

ART. 740. En un mismo contrato y en una misma póliza podrán comprenderse el seguro del buque y de la carga, señalando el valor de

[a] Según la edición oficial del Código reformado para Filipinas, no existe en este número la palabra "apellido."

cada cosa, y distinguiendo las cantidades aseguradas sobre cada uno de los objetos, sin cuya expresión será ineficaz el seguro.

Se podrá también en la póliza fijar premios diferentes á cada objeto asegurado.

Varios aseguradores podrán suscribir una misma póliza.

B. 168; E. 175–177; F. 334, 335; G. 782, 783; H. 593; I. 606; P. 597.

ART. 741. En los seguros de mercaderías podrá omitirse la designación específica de ellas y del buque que haya de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al aseguardo.

Si el buque en estos casos sufriere accidente de mar, estará obligado el asegurado á probar, además de la pérdida del buque, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos, y su valor, para reclamar la indemnización.

E. 180; F. 337; H. 595, 596.

ART. 742. Las pólizas del seguro podrán extenderse á la orden del asegurado, en cuyo caso serán endosables.[a]

Arn. 234.

§ 2°.—De las cosas que pueden ser aseguradas, y de su evaluación.

ART. 743. Podrán ser objeto del seguro marítimo;

1°. El casco del buque en lastre ó cargado, en puerto ó en viaje;

2°. El aparejo;

3°. La máquina, siendo el buque de vapor;

4°. Todos los pertrechos y objetos que constituyen el armamento;

5°. Víveres y combustible;

6°. Las cantidades dadas á la gruesa;

7°. El importe de los fletes y el beneficio probable;

8°. Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación, cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada.[b]

B. 168; F. (1885) 334; G. 782, 783; H. 593; I. 606; P. 597; Arn. 18–40.

---

[a] Una sentencia dictada por el Tribunal Supremo en 28 de noviembre de 1874 reproduce como doctrina el contenido literal del artículo.

[b] Transcribe éste el contenido del art. 848 del Código antiguo, suprimiendo el seguro del armamento y el de la libertad de los navegantes ó pasajeros, por no tener ya hoy razón de ser esta clase de contratos, y añadiendo, en cambio, el seguro sobre los fletes y beneficios, y el de las máquinas en los buques de vapor.

La cuestión de sobre qué objetos puede autorizar la ley y dar valor al seguro fué planteada en el Congreso internacional de Amberes, versando principalmente las dudas acerca de los seguros del flete y del precio del pasaje, del beneficio esperado, del beneficio de fletamento, corretaje, comisión, compra, venta y consignación; de los salarios de la gente de mar; de los créditos hipotecarios ó privilegiados sobre el buque ó el cargamento; de los créditos quirografarios que se originen de las cantidades invertidas para las necesidades del buque ó para la expedición de la mercancía.

La solución á todas estas cuestiones la resumió el Congreso en los términos siguientes:

"Todo objeto ó valor estimables en dinero y sujetos á los riesgos de la navegación podrán ser materia de contrato de seguro marítimo valedero."

Véanse la ley de Hipoteca Naval de 21 agosto 1893 tomo V, p. 19, y tít. VIII, s. 4 lib. II, del Código Español.

Art. 744. Podrán asegurarse todos ó parte de los objetos expresados en el artículo anterior, junta ó separadamente, en tiempo de paz ó de guerra, por viaje ó á termino, por viaje sencillo ó por viaje redondo, sobre buenas ó malas noticias.

B. 168; F. 335; H. 594; I. 606, 609; P. 597, 598; Arn. 18–40.

Art. 745. Si se expresare genéricamente en la póliza que el seguro se hacía sobre el buque, se entenderán comprendidos en él las máquinas, aparejo, pertrechos, y cuanto esté adscrito al buque; pero no su cargamento, aunque pertenezca al mismo naviero.

En el seguro genérico de mercaderías no se reputarán comprendidos los metales amonedados ó en lingotes, las piedras preciosas ni las municiones de guerra.

H. 593; Arn. 20-21.

Art. 746. El seguro sobre flete podrá hacerse por el cargador, por el fletante ó el capitán; pero éstos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido á cuenta de su flete sino cuando hayan pactado expresamente que, en caso de no devengarse aquél por naufragio ó pérdida de la carga, devolverán la cantidad recibida.

B. 168; F. 334; Arn. 31, 34, 321, 60.

Art. 747. En el seguro de flete se habrá de expresar la suma á que asciende, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en el contrato de fletamento.

G. 801; H. 616, 623; R. 1234; Arn. 321.

Art. 748. El seguro de beneficios se regirá por los pactos en que convengan los contratantes, pero habrá de consignarse en la póliza:

1°. La cantidad determinada en que fija el asegurado el beneficio, una vez llegado felizmente y vendido el cargamento en el puerto de destino;

2°. La obligación de reducir el seguro, si, comparado el valor obtenido en la venta, descontados gastos y fletes, con el valor de compra, resultare menor que el valuado en el seguro.

B. 190; G. 805, 806, 797; H. 613, 615; Arn. 37, 74.

Art. 749. Podrá el asegurador hacer reasegurar por otros los efectos por él asegurados, en todo ó en parte, con el mismo ó diferente premio; así como el asegurado podrá también asegurar el coste del seguro y el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador.

F. 342; G. 783; H. 271; Arn. 103.

Art. 750. Si el capitán contratare el seguro, ó el dueño de las cosas aseguradas fuere en el mismo buque que las porteare, se dejará siempre un 10 por ciento á su riesgo, no habiendo pacto expreso en contrario.

B. 174, 175 P. 599.

Art. 751. En el seguro del buque se entenderá que sólo cubre el seguro las cuatro quintas partes de su importe ó valor, y que el asegurado corre el riesgo por la quinta parte restante, á no hacerse constar expresamente en la póliza pacto en contrario.

F. 347 (1885); G. 799; H. 602; 5 R. I. D. M. 222.

En este caso, y en el del artículo anterior, habrá de descontarse del seguro el importe de los préstamos tomados á la gruesa.

ART. 752. La subscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de fraude ó malicia.

Si apareciere exagerada la evaluación, se procederá según las circunstancias del caso, á saber:

Si la exageración hubiere procedido de error y no de malicia imputable al asegurado, se reducirá el seguro á su verdadero valor, fijado por las partes de común acuerdo ó por juicio pericial. El asegurador devolverá el exceso de prima recibida, reteniendo, sin embargo, un medio por ciento de este exceso;

Si la exageración fuere por fraude del asegurado, y el asegurador lo probare, el seguro será nulo para el asegurado, y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción criminal que le corresponda.[a]

B. 169, 188; F. 336, 357, 358; G. 790, 797, 900; H. 253, 274, 275, 619, 622; I. 428, 612; Sc. 234, 235, 238; Arn. 296, 299, 332.

ART. 753. La reducción del valor de la moneda nacional, cuando se hubiere fijado en extranjera, se hará al curso corriente en el lugar y en el día en que se firmó la póliza.[b]

B. 170, F. 338; I. 613.

ART. 754. Si, al tiempo de realizarse el contrato, no se hubiere fijado con especificación el valor de las cosas aseguradas, se determinará éste:

1°. Por las facturas de consignación;

2°. Por declaración de corredores ó peritos, que procederán tomando por base de su juicio el precio de los efectos en el puerto de salida, con más los gastos de embarque, flete y aduanas.

Si el seguro recayere sobre mercaderías de retorno de un país en que el comercio se hiciere sólo por permuta, se arreglará el valor por el que tuvieren los efectos permutados en el puerto de salida, con todos los gastos.

B. 171, 887; F. 338–340; G. 803, 808; H. 273, 621–623; Sc. 133; Arn. 318.

---

[a] La ley belga de 1879 establece los mismos principios en sus arts. 188 y 189, pero no consigna esa bonificación del medio por ciento, que parece no tener razón de ser. Tampoco la consigna el Código alemán, pero sigue la injusta teoría de que es nulo el contrato, haya ó no malicia en la falsa ó exagerada declaración del valor de los objetos asegurados, á no ser que el asegurador conociese el engaño y la dejase pasar (art. 813).

[b] Respecto del precepto de este artículo, que concuerda con el art. 858 del Código de 1829, tiene declarado el Tribunal Supremo, en sentencia de 18 de enero de 1881: Que toda estipulación hecha en moneda extranjera, se convertirá para su pago en el equivalente de moneda del reino, conforme al curso que tuviere en el punto donde debe cumplirse el contrato, y que aunque la libra esterlina sea moneda imaginaria en España, está usada y admitida generalmente en el comercio, y de ella se vale el mismo para sus giros, sin que ofrezca dificultad fijar su equivalente en pesetas, por el cambio oficial que se anuncia diariamente en la Bolsa y en la Gaceta de Madrid.

§ 3°.—*Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.*

Art. 755. Los aseguradores indemnizarán los daños y perjuicios que los objetos asegurados experimenten por alguna de las causas siguientes:

1°. Varada ó empeño del buque, con rotura ó sin ella;
2°. Temporal;
3°. Naufragio;
4°. Abordaje fortuito;
5°. Cambio de derrota durante el viaje ó de buque;
6°. Echazón;
7°. Fuego ó explosión, si aconteciere en mercaderías, tanto á bordo como si estuviesen depositadas en tierra, siempre que se hayan alijado por orden de la autoridad competente, para reparar el buque ó beneficiar el cargamento ó fuego; por combustión espontánea en las carboneras de los buques de vapor;
8°. Apresamiento;
9°. Saqueo;
10. Declaración de guerra;[a]
11. Embargo por orden del Gobierno;
12. Retención por orden de potencia extranjera;
13. Represalias;
14. Cualesquier otros accidentes ó riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniante, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.[b]

B. 178–181; F. 350; G. 824; H. 637; I. 615–616; P. 604; Sc. 248; Arn. 744–756.

---

[a] Con lo prescrito en este número tiene relación lo propuesto y acordado respecto de la materia por el Congreso internacional de Amberes, á saber:

Si sobreviniese un riesgo de guerra mientras el buque esté en la mar, ¿el seguro de los riesgos de mar debe cesar en el instante, ó solamente cuando el buque sea anclado ó amarrado en el primer puerto que pueda arribar?

Solución.—A no ser que hubiese estipulación en contrario, el seguro marítimo no debe comprender los riesgos de guerra; pero si sobreviniese un hecho de esta especie que modificase las condiciones del viaje, el seguro de los riesgos de mar sólo cesará en sus efectos cuando el buque esté anclado ó amarrado en el primer puerto que pudiera alcanzar.

[b] En cuanto á las cuestiones jurídicas de carácter internacional que pudieran surgir entre el asegurador y el asegurado, se sometió al Congreso de Amberes la de determinar qué ley debería aplicarse: la del lugar del contrato, la del lugar del siniestro, ó la de la nacionlidad de las partes.

El Congreso resolvió que, "á excepción del modo de regular las averías comunes, para lo cual sé supone que los aseguradores aceptan la ley que rige á los asegurados, las diferencias que surjan relativas al contrato de seguros deberán ventilarse con arreglo á la ley del país en que las partes hayan extendido la póliza."

Otra de las cuestiones propuestas y resueltas por el mismo Congreso respecto á la materia objeto de este artículo, es la siguiente:

"Á falta de estipulación expresa, ¿está obligado el asegurador á abonar el perjuicio

ART. 756. No responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan á las cosas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluído en la póliza:

1°. Cambio voluntario de derrotero de viaje, ó de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores;

2°. Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él;

3°. Prolongación de viaje á un puerto más remoto que el designado en el seguro;

4°. Disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza de fletamento ó al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores;

5°. Baratería de patrón, á no ser que fuera objeto del seguro;

6°. Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas;

7°. Falta de los documentos prescritos en este Código, en las ordenanzas y reglamentos de marina ó de navegación, ú omisiones de otra clase del capitán en contravención de las disposiciones administrativas, á no ser que se haya tomado á cargo del asegurador la baratería del patrón.

En cualquiera de estos casos los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubieren empezado á correr el riesgo.[a]

B. 182, 184, 185; F. 351–353, 364; G. 825; H. 638–643; I. 615–617, 618, 523; P. 604, 608, 612, 614; Sc. 284, 255; Arn. 450, 620, 772, 13, 626; 10 R. I. D. M. 207, 427; 7 id. 319, 410; Mar. Ins. Bill 1896, Sc. I.

---

causado por los objetos asegurados; ó sólo debe ser responsable del daño experimentado por los objetos asegurados?

"*Solución.*—A falta de estipulación expresa, el asegurador marítimo no debe, como el asegurador terrestre, ser responsable más que del daño experimentado por los objetos asegurados y de los gastos hechos para su conservación, sin tener que responder á reclamaciones de terceros."

[a] Respecto del primero de estos artículos, en su apartado cuarto, correspondiente también al número cuarto del que está anotado, ha establecido el Tribunal Supremo, en sentencia de 15 de noviembre de 1879, como doctrina: "Que no hay en el Código de Comercio ni en el derecho común, disposición alguna que coarte al armador de un buque asegurado la facultad de enajenarlo ni de relevar al capitán durante el término del seguro, sin conocimiento ni consentimiento del asegurador, ni deben considerarse como disposición arbitraria y contraria á la póliza del fletamento las resoluciones que tome el naviero relativas al capitán, oficiales y tripulación de la nave, dentro del círculo de las atribuciones que se le concedían en los arts. 264 y siguientes del Código antiguo (equivalentes al 118 y siguientes del actual)."

Acerca de lo dispuesto en el núm. 1° del artículo se ha propuesto y resuelto en el citado Congreso Internacional de Amberes:

"El cambio de dirección de un viaje, ¿debe ser causa del rompimiento del contrato si el siniestro tuviese lugar antes que el buque haya abandonado el camino que debía seguir para hacer el viaje asegurado?

"*Solución.*—El asegurador que indemniza al asegurado debe legalmente subrogarse en todos sus derechos y recursos. El asegurado no puede por sus gestiones atentar contra los derechos del asegurador."

ART. 757. En los seguros de carga contratados por viaje redondo, si el asegurado no encontrare cargamento para el retorno, ó solamente encontrare menos de las dos terceras partes, se rebajará el premio de vuelta proporcionalmente al cargamento que trajere, abonándose además al asegurador un medio por ciento de la parte que dejare de conducir.

No procederá, sin embargo, rebaja alguna en el caso de que el cargamento se hubiere perdido en la ida, salvo pacto especial que modifique la disposición de este artículo.

B. 186; F. 356; I. 620; P. 609; Arn. 1104.

ART. 758. Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente los objetos del seguro, se pagará la indemización, en caso de pérdida ó avería, por todos los aseguradores, á prorrata de la cantidad asegurada por cada uno.[a]

F. 360; G. 791; H. 277; I. 608; Arn. 328.

ART. 759. Si fueren designados diferentes buques para cargar las cosas aseguradas, pero sin expresar la cantidad que ha de embarcarse en cada buque, podrá el asegurado distribuír el cargamento como mejor le convenga, ó conducirlo á bordo de uno solo, sin que por ello se anule la responsabilidad del asegurador. Mas si hubiere hecho expresa mención de la cantidad asegurada sobre cada buque, y el cargamento se pusiere á bordo en cantidades diferentes de aquellas que se hubieren señalado para cada uno, el asegurador no tendrá más responsabilidad que la que hubiere contratado en cada buque. Sin embargo, cobrará un medio por ciento del exceso que se hubiere cargado en ellos sobre la cantidad contratada.

Si quedare algún buque sin cargamento, se entenderá anulado el seguro en cuanto á él, mediante el abono antes expresado de un medio por ciento sobre el excedente embarcado en los demás.[b]

F. 361; G. 820, 821; H. 652; I. 621; P. 610.

ART. 760. Si, por inhabilitación del buque antes de salir del puerto, la carga se transbordase á otro, tendrán los aseguradores opción entre continuar ó no el contrato, abonando las averías que hubieren ocurrido;

---

[a] Respecto de esta materia, dice el Código Alemán en su art. 791: "Si se hiciesen varios seguros simultáneamente, y excediese el importe total de las sumas aseguradas del valor del seguro, responden de este valor todos los aseguradores reunidos, cada cual de ellos por una parte proporcional del valor, calculada por la relación entre la suma asegurada por él y el total importe de los diversos seguros. En caso de duda, se presume siempre que los seguros son simultáneos."

En relación con éste, dice el art. 795 del mismo Código: "Cuando se hicieren varios seguros sobre los mismos objetos simultánea ó sucesivamente, la renuncia posterior de los derechos que contra el asegurador tuviese el asegurado, no ejercerá influencia alguna sobre los derechos y las obligaciones de los demás aseguradores."

[b] La ley belga de 21 de agosto de 1879 consigna en su art. 194 los mismos extremos que la segunda parte del artículo anotado.

pero si la inhabilitación sobreviniere después de empezado el viaje, correrán los aseguradores el riesgo, aun cuando el buque fuere de diferente porte y pabellón que el designado en la póliza.[a]

Sc. 249.

ART. 761. Si no se hubiere fijado en la póliza el tiempo durante el cual hayan de correr los riesgos por cuenta del asegurador, se observará lo prescrito en el art. 733 sobre los préstamos á la gruesa.[b]

B. 172; F. 341; G. 827–833; H. 624–634; I. 611; P. 602; Arn. 377–389.

ART. 762. En los seguros á término fijo, la responsabilidad del asegurador cesará en la hora en que cumpla el plazo estipulado.[c]

F. 363; G. 834, 835; I. 611; Arn. 371–373.

ART. 763. Si por conveniencia del asegurado las mercaderías se descargaren en un puerto más próximo que el designado para rendir el viaje, el asegurador hará suyo sin rebaja alguna el premio contratado.

B. 195; F. 364; G. 832; H. 653; I. 623; P. 612; Arn. 427–429.

ART. 764. Se entenderán comprendidas en el seguro, si expresamente no se hubieren excluído en la póliza, las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación del buque ó de su cargamento.

G. 831; I. 615; Arn. 242.

ART. 765. El asegurado comunicará al asegurador por el primer correo siguiente al en que él las recibiere, y por telégrafo, si lo hubiere, las noticias referentes al curso de la navegación del buque asegurado, y los daños ó pérdidas que sufrieren las cosas aseguradas, y responderá de los daños y perjuicios que por su omisión se ocasionaren.[d]

B. 206; F. 374; G. 822; H. 654; I. 626; P. 615; Sc. 245; Arn. 591.

ART. 766. Si se perdieren mercaderías aseguradas por cuenta del capitán que mandare el buque en que estaban embarcadas, habrá aquél

---

[a] Análogas disposiciones contienen el Código Alemán, en su art. 820; el de la República Argentina, anterior, art. 1373; la ley belga citada, en sus arts. 178 y 182, si bien este último artículo está redactado en una forma bastante vaga, que hace dudar el alcance que allí dan á la disposición á que nos venimos refiriendo.

[b] Á lo allí prescrito respecto á la época en que el riesgo comienza, añade muy oportunamente el Código Alemán, en su art. 827: "Y si la nave no tuviese que tomar carga ni lastre, comenzará el riesgo desde el momento de su partida." En cuanto á la terminación del riesgo, consigna en su apartado final: "Si el asegurado retardase indebidamente la descarga, terminan los riesgos desde el momento en que esta descarga pudo darse por acabada sin el retraso indisculpable."

[c] Á propósito de esta materia, dice el Código Alemán en su art. 834: "Cuando la duración del seguro se determine por días, semanas, meses ó años, se calculará el tiempo con arreglo al calendario, y los días desde media noche á media noche. El asegurador responderá de los riesgos durante el día en que comienza y termina el plazo del seguro. Para el cálculo de horas debe tenerse en cuenta la del lugar donde se encuentre la nave."

[d] El Código Alemán se limita á prescribir que todo accidente debe communicarse al asegurador tan pronto como la noticia llegue á conocimiento del que hizo el seguro. Véase además lo que se prescribe en el art. 795.

de justificar á los aseguradores la compra, por medio de las facturas de los vendedores; y el embarque y conducción en el buque, por certificación del cónsul español, ó autoridad competente, donde no le hubiere, del puerto donde las cargó, y por los demás documentos de habilitación y expedición de la aduana.

La misma obligación tendrán todos los asegurados que naveguen con sus propias mercaderías, salvo pacto en contrario.[a]

F. 344, 345; I. 628.

Art. 767. Si se hubiere estipulado en la póliza aumento de premio en caso de sobrevenir guerra, y no se hubiere fijado el tanto del aumento, se regulará éste, á falta de conformidad entre los mismos interesados, por peritos nombrados en la forma que establece la ley de enjuiciamiento civil, teniendo en consideración las circunstancias del seguro y los riesgos corridos.[b]

B. 173; F. 343; G. 852, 853; H. 661; I. 610; P. 604 (3).

Art. 768. La restitución gratuita del buque ó su cargamento al capitán por los apresadores, cederá en beneficio de los propietarios respectivos, sin obligación, de parte de los aseguradores, de pagar las cantidades que aseguraron.

Art. 769. Toda reclamación procedente del contrato de seguro habrá de ir acompañada de los documentos que justifiquen:

1°. El viaje del buque, con la protesta del capitán ó copia certificada del libro de navegación;

2°. El embarque de los objetos asegurados, con el conocimiento y documentos de expedición de aduanas;

3°. El contrato del seguro, con la póliza;

4°. La pérdida de las cosas aseguradas, con los mismos documentos del núm. 1°, y declaración de la tripulación, si fuere preciso.

Además se fijará el descuento de los objetos asegurados, previo el reconocimiento de peritos.

Los aseguradores podrán contradecir la reclamación, y se les admitirá sobre ello prueba en juicio.[c]

B. 214, 215; F. 383; G. 886, 888; I. 627.

---

[a] La ley belga de 1879 consigna el mismo precepto en los arts. 174 y 175, sin más diferencia de alguna importancia que la de que el conocimiento habrá de ir firmado, cuando se trate del capitán, por dos individuos de los principales de la tripulación.

[b] Parécenos en este punto más conveniente lo que disponen los códigos extranjeros, respecto á que los encargados de designar este aumento sean los tribunales, sin necesidad de la previa tasación de peritos, pues no vemos quiénes puedan aventajar á los magistrados ó jueces en buen criterio para calcular lo que podrían aumentar los riesgos del seguro en caso de sobrevenir una guerra.

Véase la Ley de Enjuiciamiento Civil, arts. 2178–2181.

[c] El Código Alemán, en su art. 886, concordante también del que está anotado, lo primero que consigna es la presentación de un estado con la tasción de los daños.

Respecto á lo preceptuado en el penúltimo apartado de este artículo, ha establecido el Tribunal Supremo, en sentencia de 7 de julio de 1882: "Que no se puede condenar á una compañía de seguros demandada, al pago de la cantidad que se le exija, si no ha precedido la regulación pericial correspondiente."

ART. 770. Presentados los documentos justificativos, el asegurador deberá, hallándolos conformes y justificada la pérdida, pagar la indemnización al asegurado dentro del plazo estipulado en la póliza, y en su defecto, á los diez días de la reclamación.

Mas si el asegurador la rechazare y contradijere judicialmente, podrá depositar la cantidad que resultare de los justificantes, ó entregarla al asegurado mediante fianza suficiente, decidiendo lo uno ó lo otro el juez ó tribunal, según los casos.[a]

B. 215; F. 384; G. 897, 898; I. 631.

ART. 771. Si el buque asegurado sufriere daño por accidente de mar, el asegurador pagará únicamente las dos terceras partes de los gastos de reparación, hágase ó nó. En el primer caso, el importe de los gastos se justificará por los medios reconocidos en el derecho; en el segundo, se apreciará por peritos.

Sólo el naviero, ó el capitán autorizado para ello, podrán optar por la no reparación del buque.[b]

Arn. 799, 940, 941; véanse las reglas de York-Antwerp de 1890, é Informes de la Conferencia de "Interland Asien" de 1901 y 1903.

ART. 772. Si por consecuencia de la reparación el valor del buque aumentare en más de una tercera parte del que se le hubiere dado en el seguro, el asegurador pagará los dos tercios del importe de la reparación, descontando el mayor valor que ésta hubiere dado al buque.

---

[a] La mayor parte de los códigos extranjeros tienen disposiciones concordantes con la que está anotado. El art. 890 del Código de Alemania establece: "Que es válida la cláusula consignada en la póliza, por la que se exime al asegurado de la obligación de probar los hechos á que se refiere el artículo anterior; pero que no puede perjudicar en modo alguno al derecho del asegurador de practicar la prueba en contrario."

Acerca de lo consignado en el apartado segundo del artículo que está anotado, ha establecido el Tribunal Supremo, en sentencia de 14 de septiembre de 1865: "Que si bien la póliza de seguro es un documento ejecutivo cuando reune los requisitos que la ley prescribe, se concede, no obstante, al asegurador la facultad de contradecir los hechos y suministrar prueba en contrario; imponiéndose además al asegurado la obligación de prestar fianza suficiente en su caso, fianza que es distinta de la establecida por la Ley de Enjuiciamiento Mercantil para el cumplimiento de la sentencia de remate en el juicio ejecutivo y para el procedimiento de apremio."

[b] Si el buque está asegurado por todo su valor, como puede verificarse con arreglo al art. 751, ó por las cuatro quintas partes, la disposición es injusta, supuesto que la reparación no tenga por objeto mejorar las antiguas condiciones de la embarcación; y si está asegurada por menor cantidad que las dos terceras partes de su valor, también es injusta, puesto que al propietario se le considera coasegurador por la cantidad no asegurada, corriendo de su cuenta la parte de riesgos correspondiente. Relacionado con el contenido del artículo siguiente, ya se explica en parte este precepto, pero siempre resultará deficiente y ofrecerá dudas.

Véase el citado art. 751, en el que se dice terminantemente que hay libertad para pactar en la póliza que el asegurador corra el riesgo por todo el valor del buque, y cuando nada se estipule en contrario, por las cuatro quintas partes del mismo.

Mas si el asegurado probase que el mayor valor del buque no procedía de la reparación, sino de ser el buque nuevo y haber ocurrido la avería en el primer viaje, ó que lo eran las máquinas ó aparejo y pertrechos destrozados, no se hará la deducción del aumento de valor, y el asegurador pagará los dos tercios de la reparación, conforme á la regla 6ª del art. 854.

Arn. 940.

Art. 773. Si las reparaciones excedieren de las tres cuartas partes del valor del buque, se entenderá que está inhabilitado para navegar, y procederá el abandono; y, no haciendo esta declaración, abonarán los aseguradores el importe del seguro, deducido el valor del buque averiado ó de sus restos.

G. 444; I. 632; Arn. 1046.

Art. 774. Cuando se trate de indemnizaciones procedentes de avería gruesa, terminadas las operaciones de arreglo, liquidación y pago de la misma, el asegurado entregará al asegurador todas las cuentas y documentos justificativos en reclamación de la indemnización de las cantidades que le hubieren correspondido. El asegurador examinará á su vez la liquidación, y hallándola conforme á las condiciones de la póliza, estará obligado á pagar al asegurado la cantidad correspondiente, dentro del plazo convenido, ó en su defecto, en el de ocho días.

Desde esta fecha comenzará á devengar interés la suma debida.

Si el asegurador no encontrare la liquidación conforme con lo convenido en la póliza, podrá reclamar ante el juez ó tribunal competente en el mismo plazo de ocho días, constituyendo en depósito la cantidad reclamada.

Art. 775. En ningún caso podrá exigirse al asegurador una suma mayor que la del importe total del seguro; sea que el buque salvado, después de una arribada forzosa para reparación de avería, se pierda; sea que la parte que haya de pagarse por la avería gruesa, importe más que el seguro, ó que el coste de diferentes averías y reparaciones en un mismo viaje ó dentro del plazo del seguro, excedan de la suma asegurada.[a]

G. 884; I. 624; P. 603; Sc. 253; Arn. 985, 986.

---

[a] La cuestión, objeto de este artículo, fué sometida á la deliberación del Congreso internacional de Amberes en los siguientes términos:

"¿Puede obligarse al asegurador, con motivo de los gastos de salvamento ú otros, á desembolsar una cantidad superior á la suma asegurada?

"*Solución.*—Aun cuando ocurriesen varios siniestros sucesivos, no puede el asegurador ser obligado más que al pago de la suma asegurada; pero si no quiere verse expuesto, salvo convenio en contrario, á pagar, además de la suma asegurada, el excedente de gastos de salvamento superiores al producto de los objetos salvados, así como los gastos de perito y regulación de averías, debe, tan pronto como llegue á su conocimiento la noticia del siniestro, ó antes de que haya principiado el salvamento, consentir en pagar la suma total asegurada."

ART. 776. En los casos de avería simple respecto á las mercaderías aseguradas, se observarán las reglas siguientes:

1ª. Todo lo que hubiere desaparecido por robo, pérdida, venta en viaje, por causa de deterioro, ó por cualquiera de los accidentes marítimos comprendidos en el contrato del seguro, será justificado con arreglo al valor de factura, ó, en su defecto, por el que se le hubiere dado en el seguro, y el asegurador pagará su importe.

2ª. En el caso de que, llegado el buque á buen puerto, resulten averiadas las mercaderías en todo ó en parte, los peritos harán constar el valor que tendrían si hubieren llegado en estado sano, y el que tengan en su estado de deterioro.

La diferencia entre ambos valores líquidos, hecho además el descuento de los derechos de aduanas, fletes y cualesquier otros análogos, constituirá el valor ó importe de la avería, sumándole los gastos causados por los peritos, y otros, si los hubiere.

Habiendo recaído la avería sobre todo el cargamento asegurado, el asegurador pagará en su totalidad el demérito que resulte; mas si sólo alcanzare á una parte, el asegurado será reintegrado en la proporción correspondiente.

Si hubiere sido objeto de un seguro especial el beneficio probable del cargador, se liquidará separadamente.[a]

G. 879–881; Arn. 931.

ART. 777. Fijada por los peritos la avería simple del buque, el asegurado justificará su derecho con arreglo á lo dispuesto en el final del núm. 9º del art. 580, y el asegurador pagará en conformidad á lo dispuesto en los arts. 858 y 859.[b]

G. 876; Arn. 940.

ART. 778. El asegurador no podrá obligar al asegurado á que venda el objeto del seguro, para fijar su valor.[c]

G. 877–879.

ART. 779. Si la valuación de las cosas aseguradas hubiere de hacerse en país extranjero, se observarán las leyes, usos y costumbres del lugar en que haya de realizarse, sin perjuicio de someterse á las prescripciones de este Código para la comprobación de los hechos.

G. 839, 841; Arn. 910–912.

ART. 780. Pagada por el asegurador la cantidad asegurada, se subrogará en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones

---

[a] Entendiéndose por la frase "llegar á buen puerto" arribar con felicidad al del destino de las mercaderías, pues en otro caso podía resultar injusto el precepto.

[b] Véanse los artículos de su referencia.

[c] Es esta una aclaración importante pues que, aunque á primera vista parezca obvio lo que en esta disposición se preceptúa, de seguro que habrían surgido dudas, y evitará muchos litigios y cuestiones.

que correspondan contra los que por malicia ó culpa causaron la pérdida de los efectos asegurados.

H. 284; G. 872, 809; Sc. 239; North of Eng. Ins. Ass. *v.* Armstrong, L. R. 5, Q. B. 248, Simpson *v.* Thompson, 3 app. cas. 284.

§ 4°.—*De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.*

ART. 781. Será nulo el contrato de seguro que recayere:

1°. Sobre los buques ó mercaderías afectos anteriormente á un préstamo á la gruesa por todo su valor;

Si el préstamo á la gruesa no fuere por el valor entero del buque ó de las mercaderías, podrá subsistir el seguro en la parte que exceda al importe del préstamo;

2°. Sobre la vida de tripulantes y pasajeros;

3°. Sobre los sueldos de la tripulación;

4°. Sobre géneros de ilícito comercio en el país del pabellón del buque;

5°. Sobre buque dedicado habitualmente al contrabando, ocurriendo el daño ó pérdida por haberlo hecho, en cuyo caso se abonará al asegurador un medio por ciento de la cantidad asegurada;

6°. Sobre un buque que, sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciere á la mar en los seis meses siguientes á la fecha de la póliza; en cuyo caso, además de la anulación, procederá el abono de un medio por ciento al asegurador de la suma asegurada;

7°. Sobre buque que deje de emprender el viaje contratado, ó se dirija á un punto distinto del estipulado; en cuyo caso procederá también el abono al asegurador del medio por ciento de la cantidad asegurada;

8°. Sobre cosas en cuya valoración se hubiere cometido falsedad á sabiendas.

B. 168, 169, 176, 177; F. 347–351; G. 784, 817, 818; H. 599, 600; I. 428, 607, 608; P. 600; 14 Geo. III; c. 48; Arn. 40, 42–45, 88, 89, 301, 302, 367, 408, 688–697, 712.

ART. 782. Si se hubieren realizado sin fraude diferentes contratos de seguro sobre un mismo objeto, subsistirá únicamente el primero, con tal que cubra todo su valor.

Los aseguradores de fecha posterior quedarán libres de responsabilidad y percibirán un medio por ciento de la cantidad asegurada.

No cubriendo el primer contrato el valor íntegro del objeto asegurado, recaerá la responsabilidad del exceso sobre los aseguradores que contrataron con posterioridad, siguiendo el orden de fechas.[a]

B. 189; F. 359; G. 790–792, 900; H. 277; I. 426, 427; Sc. 286; Arn. 328, 329; "Nuevo Primer Barreras," 3 R. I. D. M. 222.

[a] Concuerda con el art. 792 del Código Alemán; pero éste consigna una distinción muy oportuna, á saber: la de que el seguro se haga por el mismo tiempo y contra los mismos riesgos, pues caso de hacerse el segundo contrato por más tiempo que el primero, pudiera ser válido desde el momento en que terminase el plazo de éste.

ART. 783. El asegurado no se libertará de pagar los premios íntegros á los diferentes aseguradores, si no hiciere saber á los postergados la rescisión de sus contratos antes de haber llegado el objeto asegurado al puerto de destino.

H. 281; Arn. 331.

ART. 784. El seguro hecho con posterioridad á la pérdida, avería ó feliz arribo del objeto asegurado al puerto de destino, será nulo siempre que pueda presumirse racionalmente que la noticia de lo uno ó de lo otro había llegado á conocimiento de alguno de los contratantes.

Existirá esta presunción cuando se hubiere publicado la noticia en una plaza, mediando el tiempo necesario para comunicarlo por el correo ó el telégrafo al lugar donde se contrató el seguro, sin perjuicio de las demás pruebas que puedan practicar las partes.[a]

B. 196; F. 365, 366; G. 789; H. 269, 270, 579; I. 430; Arn. 235; Bradford *v.* Symondson, 7 Q. B. D. 456.

ART. 785. El contrato de seguro sobre buenas ó malas noticias on se anulará si no se prueba el conocimiento del suceso esperado ó temido por alguno de los contratantes al tiempo de verificarse el contrato.

El caso de probarlo, abonará el defraudador á su coobligado una quinta parte de la cantidad asegurada, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar.[b]

F. 367; H. 598.

---

[a] El artículo á que corresponde esta nota está tomado, en el fondo, del art. 893 del Código derogado, y concuerda con los preceptos análogos de los Códigos extranjeros, excepto algunos, como el de Alemania, cuyo art. 789 dispone, en parte, lo contrario de lo que aquí se establece. Dice así su apartado primero:

"La circunstancia de que en el momento de su conclusión no exista ya riesgo ninguno que evitar, ó la de que el daño se hubiese ya producido, no influirá en la validez del contrato de seguro."

Después de consignar, como excepción al contenido del párrafo transcrito, que si las dos partes conocen la última de aquellas circunstancias, el contrato es nulo como seguro, añade:

"Si sólo el asegurador supiese que ya no había riesgo que evitar, ó si sólo el asegurado tuviese conocimiento de que el daño se había ya producido, el contrato no obliga á la parte que ignora tales cosas."

Con el contenido de este artículo se relaciona íntimamente la siguiente cuestión, discutida en el Congreso internacional de Amberes:

"La anulación del seguro, ¿no debe pronunciarse sino cuando quede probado que uno do los contratantes conocía en el momento del contrato el siniestro ó la feliz llegada; ó bien es suficiente que el hecho fuese conocido en el lugar dónde se encontraba en la fecha del contrato el contratante ó su encargado?

"*Solución.*—La nulidad del seguro debe pronunciarse si queda probado que, en la fecha del contrato, la llegada feliz ó el siniestro eran conocidos notoriamente en el lugar en que se encontraba el contratante ó su encargado."

[b] La ley belga de 1879, en sus arts. 196 y 197, se ocupa también de esta materia, é impone como pena, además de la nulidad, el pago del doble premio al que intentare sorprender á la otra parte contratante.

Art. 786. Si el que hiciere el seguro, sabiendo la pérdida total ó parcial de las cosas aseguradas, obrare por cuenta ajena, será personalmente responsable del hecho como si hubiera obrado por cuenta propia; y sí, por el contrario, el comisionado estuviere inocente del fraude cometido por el propietario asegurado, recaerán sobre éste todas las responsabilidades, quedando siempre á su cargo pagar á los aseguradores el premio convenido.

Igual disposición regirá respecto al asegurador cuando contratare el seguro por medio de comisionado y supiere el salvamento de las cosas aseguradas.

Art. 787. Si, pendiente el riesgo de las cosas aseguradas, fueren declarados en quiebra el asegurador ó el asegurado, tendrán ambos derecho á exigir fianza, éste para cubrir la responsabilidad del riesgo, y aquél para obtener el pago del premio; y si los representantes de la quiebra se negaren á prestarla dentro de los tres días siguientes al requerimiento, se rescindirá el contrato.

En caso de ocurrir el siniestro dentro de los dichos tres días sin haber prestado la fianza, no habrá derecho á la indemnización ni al premio del seguro.[a]

F. 346; G. 903; H. 285; I. 433; Sc. 240; Arn. 106, 107.

Art. 788. Si, contratado un seguro fraudulentamente por varios aseguradores, alguno ó algunos hubieren procedido de buena fe, tendrán éstos derecho á obtener el premio íntegro de su seguro de los que hubieren procedido con malicia, quedando el asegurado libre de toda responsabilidad.

De igual manera se procederá respecto á los asegurados con los aseguradores, cuando fueran algunos de aquéllos los autores del seguro fraudulento.

§ 5°.—*Del abandono de las cosas aseguradas.*[b]

Art. 789. Podrá el asegurado abandonar por cuenta del asegurador las cosas aseguradas, exigiendo del asegurador el importe de la cantidad estipulada en la póliza.

1°. En el caso de naufragio.

2°. En el de inhabilitación del buque para navegar, por varada, rotura ó cualquier otro accidente de mar.

---

[a] Una disposición análoga á la de este artículo contiene el art. 29 de la ley belga de 11 de junio de 1874.

[b] Con las prescripciones consignadas en este párrafo, se relaciona la doctrina establecida en las siguientes sentencias de tribunales extranjeros:

Pudiendo ser la innavegabilidad á un mismo tiempo absoluta respecto del cargamento, y relativa respecto de la nave, será válido el abandono sin que preceda notificación especial, cuando el asegurador tuviese noticia del siniestro y pudiese apreciar

3°. En el de apresamiento, embargo ó detención por orden del Gobierno nacional ó extranjero.

4°. En el de pérdida total de las cosas aseguradas, entendiéndose por tal la que disminuya en tres cuartas partes el valor asegurado.

Los demás daños se reputarán averías y se soportarán por quien corresponda, según las condiciones del seguro y las disposiciones de este Código.

No procederá el abandono en ninguno de los dos primeros casos, si el buque náufrago, varado ó inhabilitado pudiera desencallarse, ponerse á flote y repararse para continuar el viaje al puerto de su destino, á no ser que el coste de la reparación excediese de las tres cuartas partes del valor en que estuviere el buque asegurado.[a]

B. 199, 201; F. 369, 371, 389; G. 865; H. 663, 664; I. 632; P. 616; Sc. 256; Arn. 11, 953; "Nuevo Primer Barreras" 3 R. I. D. M. 222.

---

todas sus consecuencias. (Tribunal de casación francés, sentencia de 9 de diciembre de 1884.

No puede considerarse abandonada la nave que, encallada en la arena, espera socorro; y por tanto, no tiene verdadero derecho de salvamento el que ayuda á ponerla á flote, sino sólo indemnización de gastos y perjuicios. Los gastos correspondientes constituirán avería gruesa. (Tribunal de Río Janeiro, sentencia de 16 de diciembre de 1884.)

Entre las cuestiones sometidas á la deliberación del Congreso internacional de Amberes, en la materia á que se refiere este párrafo, figuran las dos siguientes: "¿Es preciso dar al asegurado, en ciertos casos determinados por la ley, el derecho de abandonar la cosa asegurada? ¿Cuáles deben ser los casos legales de abandono, y á qué objetos serán aplicables?"

La solución dada por el Congreso, dice así: "El derecho de abandono, consagrado por el uso, debe mantenerse en caso de carencia de noticias, en caso de presa ó detención de la cosa asegurada, cuando uno de estos tres hechos se prolongue durante un espacio de tiempo que determinará la ley; debe también mantenerse en caso de pérdida total de la cosa asegurada, pero no en el de pérdida de las otras cuartas partes.

La nave que no fuese susceptible de reparaciones, será asimilada al buque perdido.

Las partes podrán estipular otros casos de abandono."

[a] Concuerda éste con los arts. 900, 901 y 922 del Código antiguo.

Respecto del primero, ha dictado el Tribunal Supremo la sentencia de 31 de octubre de 1868, en la que establece: Que no se infringe el mencionado artículo cuando, por ignorar el capitán de un buque si éste y su cargamento se hallan asegurados ó si los aseguradores tienen representantes en el puerto donde se declara que aquél no puede navegar, hace en debida forma su abandono ante el tribunal ó cónsul competente, por cuenta de quien corresponda.

En cuanto al art. 901 citado, existen varias sentencias del Tribunal Supremo, entre las que citaremos la de 20 de febrero de 1877, que establece: Que en los casos que taxativamente señala dicho artículo (análogos á los que están comentados), para que tenga lugar el abandono debe contarse el naufragio con entera independencia de la pérdida total de las cosas aseguradas, sin que en ninguno de los artículos del Código conste la aclaración de que el naufragio deba limitarse al buque asegurado. Véase también la de 28 de junio de 1870, relativa al abandono de las cosas por deterioro, que confirma lo establecido en el núm. 4° del artículo que está anotado.

Finalmente, en otra sentencia de 28 de junio de 1870, ha establecido el mismo tribunal: Que la eventualidad de no hacerse al buque los reparos necesarios, por la falta

ART. 790. Verificándose la rehabilitación del buque, sólo responderán los aseguradores de los gastos ocasionados por la encalladura ú otro daño que el buque hubiere recibido.

H. 664; Arn. 972.

ART. 791. En los casos de naufragio y apresamiento, el asegurado tendrá la obligación de hacer por sí las diligencias que aconsejen las circunstancias, para salvar ó recobrar los efectos perdidos, sin perjuicio del abandono que le competa hacer á su tiempo, y el asegurador habrá de reintegrarle de los gastos legítimos que para el salvamento hiciese, hasta la concurrencia del valor de los efectos, salvados sobre los cuales se harán efectivos en defecto de pago.[a]

B. 221, 224; F. 381; G. 823, 874; H. 655, 665; I. 629; Sc. 246; Arn. 363, 982.

ART. 792. Si el buque quedare absolutamente inhabilitado para navegar, el asegurado tendrá obligación de dar de ello aviso al asegurador, telegráficamente siendo posible, y si no, por el primer correo siguiente al recibo de la noticia. Los interesados en la carga que se hallaren presentes, ó, en su ausencia, el capitán, practicarán todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino, con arreglo á lo dispuesto en este código; en cuyo caso correrán por cuenta del asegurador los riesgos y gastos de descarga, almacenaje, reembarque ó trasbordo, excedente de flete, y todos los demás, hasta que se alijen los efectos asegurados en el punto designado en la póliza.

B. 223, 226; F. 390–394; G. 822, 865; I. 634, 635; P. 618; Arn. 960.

ART. 793. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercaderías á su destino, si la inhabilitación hubiere ocurrido en los mares

---

de fondos que no pudieron obtenerse, no está comprendida en la disposición del art. 922 (último apartado del que está anotado) del Código de Comercio, por cuanto la inhabilitación absoluta se refiere á la que proviene precisamente de la importancia ó gravedad del daño.

Acerca del abandono, ha establecido el tribunal de Bruselas, en sentencia de 21 de noviembre de 1884: Que este hecho no es por sí mismo traslativo de la propiedad, sino únicamente una forma ó modo de liquidación y liberación. El abandono del flete no comprende el de los gastos generales. La renuncia al derecho de abandono debe constar por actos que implícitamente sean suficientes para el objeto.

Según sentencia del tribunal supremo portugués de 24 de mayo de 1884, para que el abandono del buque produzca todos sus efectos, habrá de verificarse en la forma y con todos los requisitos que prescriben las leyes.

El Tribunal de Bruselas, en sentencia de 21 de noviembre de 1884, consigna como doctrina: Que la renuncia al derecho de abandono habrá de resultar de actos que implícitamente manifiesten la voluntad de efectuar aquélla.

El abandono del flete, se dice en la misma sentencia, no es extensivo á los gastos generales.

[a] Reproduce éste el contenido del art. 921, y concuerda, en el fondo con el 874 del Código Alemán.

que circundan á Europa desde el estrecho del Sund hasta el Bósforo, y un año, si hubiere ocurrido en otro punto más lejano; cuyo plazo se comenzará á contar desde el día en que el asegurado le hubiere dado aviso del siniestro. [a]

B. 206, 227; F. 394; I. 634, 635; P. 618. Véase el art. 7 del Código Civil.

ART. 794. Si, á pesar de las diligencias practicadas por los interesados en la carga, capitán y aseguradores, para conducir las mercaderías al puerto de su destino, conforme á lo prevenido en los artículos anteriores, no se encontrare buque en que verificar el transporte, podrá el asegurado propietario hacer abandono de las mismas. [b]

F. 394; I. 634, 635; P. 618.

ART. 795. En caso de interrupción del viaje por embargo ó detención forzada del buque, tendrá el asegurado obligación de comunicarla á los aseguradores tan luego como llegue á su noticia, y no podrá usar de la acción de abandono hasta que hayan transcurrido los plazos fijados en el art. 793.

Estará obligado además á prestar á los aseguradores cuantos auxilios estén en su mano para conseguir el alzamiento del embargo, y deberá hacer por sí mismo las gestiones convenientes al propio fin, si, por hallarse los aseguradores en país remoto, no pudiere obrar de acuerdo con éstos.

B. 220, 221; F. 387, 388; H. 654, 655; I. 629, 636; P. 619; Arn. 1040.

ART. 796. Se entenderá comprendido en el abandono del buque el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se hubiere pagado anticipadamente, considerándose pertenencia de los aseguradores, á reserva de los derechos que competan á los demás acreedores, conforme á lo dispuesto en el art. 580. [c]

G. 872.

ART. 797. Se tendrá por recibida la noticia para la prescripción de los plazos establecidos en el art. 793, desde que se haga pública, bien por medio de los periódicos, bien por correr como cierta entre los

---

[a] Análogas disposiciones contienen el Código de la República Argentina anterior (arts. 1400 y 1401); el Alemán (art. 868); el Belga (art. 207 de la ley de 1879) y otros, con las variantes que son consiguientes á la situación respectiva de los pueblos en que rigen.

[b] En el art. 227 de la ley belga de 1879, concordante del que está anotado, se consignan, por referencia, los plazos que se dan al capitán para poder hallar buque en qué conducir las mercaderías, ó caso contrario, verificar el abandono. Aunque estos términos son análogos á los prescritos en los artículos precedentes, consigna la citada ley belga en el penúltimo apartado del art. 220, que cuando se trate de mercancías que puedan averiarse, se reducirá á la cuarta parte el mencionado plazo, cosa que no hemos visto consignada en el Código vigente.

[c] Análoga disposición contiene el Código de la República Argentina anterior en su art. 1406, en el que hace, en el fondo, la misma referencia que en el artículo anotado.

comerciantes de la residencia del asegurado, ó bien porque pueda probarse á éste que recibió aviso del siniestro por carta ó telegrama del capitán, del consignatario ó de algún corresponsal.

Arn. 690.

Art. 798. Tendrá también el asegurado el derecho de hacer abandono después de haber transcurrido un año en los viajes ordinarios y dos en los largos, sin recibir noticia del buque.

En tal caso, podrá reclamar del asegurador la indemnización por el valor de la cantidad asegurada, sin estar obligado á justificar la pérdida; pero deberá probar la falta de noticias con certificación del cónsul ó autoridad marítima del puerto de donde salió, y otra de los cónsules ó autoridades marítimas de los del destino del buque y de su matrícula, que acrediten no haber llegado á ellos durante el plazo fijado.

Para usar de esta acción, tendrá el mismo plazo señalado en el art. 804, reputándose viajes cortos los que se hicieren á la costa de Europa y á las de Asia y Africa por el Mediterráneo, y respecto de América los que se emprendan á puertos situados más acá de los ríos de La Plata y San Lorenzo, y á las islas intermedias entre las costas de España y los puntos designados en este artículo.[a]

"Art. 798. [b]Tendrá también el asegurado el derecho de hacer abandono después de haber transcurrido un año en los viajes ordinarios y dos en los largos sin recibir noticias del buque.

"En tal caso, podrá reclamar del asegurador la indemnización por el valor de la cantidad asegurada, sin estar obligado á justificar la pérdida; pero deberá probar la falta de noticias con certificación del cónsul ó autoridad marítima del puerto de donde salió, y otra de los cónsules ó autoridades marítimas de los del destino del buque y de su matrícula, que acrediten no haber llegado á ellos durante el plazo fijado.

"Para usar de esta acción tendrá el mismo plazo señalado en el art. 804, reputándose viajes cortos los que se hicieren á las costas del mar de las Antillas, Golfo de Méjico, Yucatán, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Costa Rica en su parte oriental, Estados Unidos del Norte América, Méjico, el Brasil y demás puntos de la costa oriental de América, sin doblar el Cabo de Hornos; y respecto de Europa y Africa, los que se emprendan á puntos situados en las costas de España, Portugal, Francia, Italia, Austria, Inglaterra, Holanda, Alemania, Dinamarca, Suecia y Noruega, Rusia ó en las del Mediterráneo y costa occidental de Africa, y las islas intermedias entre las costas de la América Oriental y los puntos designados en este artículo."

B. 207; F. 375 (1862); G. 865, 866; H. 667; I. 633; P. 617; Sc. 258; Arn. 745–747.

---

[a] Las disposiciones del Código Alemán relativas á esta materia son minuciosas y difieren bastante de las del Español, por lo menos respecto de los plazos.

[b] Texto del artículo reformado para Cuba y Puerto Rico.

ART. 799. Si el seguro hubiere sido contratado á término limitado, existirá presunción legal de que la pérdida ocurrió dentro del plazo convenido, salvo la prueba que podrá hacer el asegurador, de que la pérdida sobrevino después de haber terminado su responsabilidad.[a]

B. 208; F. 376; H. 674; I. 633; P. 617; Arn. 745–747; 57 & 58 Vict., c. 60, sec. 74 (2).

ART. 800. El asegurado, al tiempo de hacer el abandono, deberá declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados á la gruesa sobre los mismos, y hasta que haya hecho esta declaración no empezará á correr el plazo en que deberá ser reintegrado del valor de los efectos.

Si cometiere fraude en esta declaración, perderá todos los derechos que le competan por el seguro, sin dejar de responder por los préstamos que hubiere tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida.[b]

B. 211, 212; F. 379, 380; H. 675; I. 638; P. 621.

ART. 801. En caso de apresamiento de buque, y no teniendo tiempo el asegurado de proceder de acuerdo con el asegurador, ni de esperar instrucciones suyas, podrá por sí, ó el capitán en su defecto, proceder al rescate de las cosas aseguradas, poniéndolo en conocimiento del asegurador en la primera ocasión.

Este podrá aceptar ó no el convenio celebrado por el asegurado ó el capitán, comunicando su resolución dentro de las veinticuatro horas siguientes á la notificación del convenio.

Si lo aceptase, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate, y quedarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme á las condiciones de la póliza. Si no lo aceptase, pagará la cantidad asegurada, perdiendo todo derecho á los efectos rescatados; y si dentro del término prefijado no manifestare su resolución, se entenderá que rechaza el convenio.

B. 221; F. 395, 396; I. 641; Arn. 982, 983.

ART. 802. Si por haberse represado el buque, se reintegrara el asegurado en la posesión de sus efectos, se reputarán avería todos los gastos y perjuicios causados por la pérdida, siendo de cuenta del asegurador el reintegro; y si, por consecuencia de la represa, pasaren los efectos asegurados á la posesión de un tercero, el asegurado podrá usar del derecho de abandono.

H. 679; P. 625; Arn. 683.

ART. 803. Admitido el abandono ó declarado admisible en juicio, la propiedad de las cosas abandonadas, con las mejoras ó desperfectos

[a] Con redacción distinta, equivale este artículo, en el fondo, al 910 del Código derogado.

[b] El apartado primero concuerda con el párrafo tercero del art. 873 del Código de Comercio del Imperio alemán.

que en ellas sobrevengan desde el momento del abandono, se transmitirá al asegurador, sin que le exonere del pago la reparación del buque legalmente abandonado. [a]

B. 216; F. 385; G. 875; H. 678, 679; I. 640; P. 623; Sc. 263; Arn. 973.

ART. 804. No será admisible el abandono:

1°. Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje;

2°. Si se hiciere de una manera parcial ó condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados;

3°. Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara el abandono dentro de diez, contados de igual manera, en cuanto á los siniestros ocurridos en los puertos de Europa, en los de Asia y Africa en el Mediterráneo, y en los de América desde los ríos de La Plata á San Lorenzo, y dentro de diez y ocho respecto á los demás.

4°. Si no se hiciere por el mismo propietario ó persona especialmente autorizada por él, ó por el comisionado para contratar el seguro. [b]

B. 200, 202, 203; F. 370, 372, 373; G. 868, 870; H. 677, 672; I. 637–639; P. 620, 622; Arn. 954, 956, 960.

"ART. 804.[c] No será admisible el abandono: primero, si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje; segundo, si se hiciere de una manera parcial ó condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados; tercero, si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara el abandono dentro de diez, contados de igual manera en cuanto á los siniestros ocurridos en los puertos del mar de las Antillas, golfo de Méjico y América Oriental, sin doblar el cabo de Hornos, y en los de Europa, costa occidental de Africa é islas intermedias citadas en el art. 798, y dentro de dieciocho respecto á los

[a] El tribunal supremo, en sentencia de 31 de octubre de 1868, ha declarado: Que la admisión del abandono de un buque, ó la declaración legal de haberse hecho, transfiere al asegurado las cosas abandonadas en el estado en que se encuentren, con sus mejoras ó pérdidas, sin que sea precisa su entrega real, sino la transmisión de los valores ó derechos correspondientes, cuando aquéllos no pudieron conservarse ó se perdieron.

[b] El Tribunal Supremo, en sentencia de 31 de octubre de 1868, establece respecto de uno de los extremos de este artículo (núm. 2°): Que los aseguradores hacen suyas las cosas aseguradas, por virtud de su abandono formal, cuya entrega habrá de ser total y no parcial, siempre que hayan podido conservarse. Sin embargo, según la misma sentencia, no se infringe dicho artículo cuando deja de entregarse algún objeto, no por malicia, sino por no saber que la nave no estaba asegurada.

[c] Texto del artículo reformado para las islas de Cuba y Puerto Rico.

demás; cuarto, si no se hiciere por el mismo propietario ó persona especialmente autorizada por él ó por el comisionado para contratar el seguro."

ART. 805. En el caso de abandono, el asegurador deberá pagar el importe del seguro en el plazo fijado en la póliza, y no habiéndose expresado término en ella, á los sesenta días de admitido el abandono ó de haberse hecho la declaración del art. 803.[a]

B. 213; F. 382; H. 680; F. 631; Arn. 1091.

ARGENTINA.

TÍTULO SÉPTIMO.—*De los fletamentos.*

CAPÍTULO PRIMERO.—DE LA NATURALEZA Y DE LA FORMA DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

ART. 1018. Fletamento es el contrato de arrendamiento de un buque cualquiera para el transporte de mercaderías ó personas.

Se entiende por fletante el que da, y por fletador el que toma, el buque en arrendamiento.

ART. 1019. El fletamento de un buque, ya sea en todo ó en parte, para uno ó más viajes, ya sea á carga general, lo que se verifica cuando el capitán recibe efectos de cuantos se le presentan, debe probarse por escrito.

En el primer caso el instrumento que se llama "póliza de fletamento" debe ser firmado por el fletador y fletante, y por cualesquiera otras personas que intervengan en el contrato, dándose á cada una de las partes un ejemplar; en el segundo caso el instrumento se llama "conocimiento," y hasta que esté firmado por el capitán y cargador.

SECCIÓN I.—*De la póliza de fletamento.*

ART. 1020. En la póliza de fletamento se hará expresa mención de cada una de las circunstancias siguientes:

1ª. El nombre del buque, su porte, la nación á que pertenece, el puerto de su matrícula y el nombre y domicilio del capitán;

2ª. Los nombres del fletante y fletador y sus respectivos domicilios; y, si el fletador obrare por comisión, el nombre y domicilio de la persona de cuya cuenta hace el contrato;

3ª. La designación del viaje, si es redondo ó al mes, para uno ó más viajes; si éstos son de ida y vuelta, ó solamente para la ida ó la vuelta; y, finalmente, si el buque se fleta en todo ó en parte;

---

[a] En la ley belga de 1879 tantas veces citada (art. 216), se prescribe lo mismo que en él que está anotado; y en el 213 de la misma ley se establece el plazo de tres meses para el pago del seguro, caso de no estar consignado en la póliza.

4ª. La clase y cantidad de carga que el buque debe recibir, designada por toneladas. número de bultos, peso ó medida, y por cuenta de quién será conducida á bordo y descargada;

5ª. Los días convenidos para la carga y la descarga, las estadíasy, sobrestadías que pasados aquéllos habrán de contarse, y la forma en que se hayan de vencer y contar;

6ª. El flete que se haya de pagar, bien sea por una cantidad alzada por el viaje, ó por un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó medida de los efectos en que consista el cargamento;

7ª. La forma, el tiempo y el lugar en que se ha de verificar el pago del flete, lo que haya de darse al capitán por capa ó gratificación y las estadías y sobrestadías;

8ª. Si se reservan algunos lugares en el buque, además de los necesarios para el personal y material de servicio;

9ª. Todas las demás estipulaciones especiales en que convengan las partes.[a]

Art. 1021. La póliza de fletamento valdrá como instrumento público, si ha sido hecha con intervención de corredor marítimo, y en defecto de corredor, por escribano que dé fe de haber sido otorgada en su presencia y la de dos testigos que subscriban, aunque no esté protocolizada.

La póliza que no estuviese en la forma referida obligará á los interesados, siempre que reconozcan ser suyas las firmas puestas en ellas; pero no da derecho contra tercero, sino concurriendo alguna de las circunstancias establecidas en el art. 1035 del Código Civil.

Art. 1022. Las pólizas de fletamento firmadas por el capitán son válidas, aunque haya excedido las facultades que se le daban en sus instrucciones, salvo el derecho de los dueños del buque contra el capitán para la indemnización de los daños y perjuicios que resultaren de los abusos que cometiere.

Art. 1023. Son igualmente válidas las pólizas de fletamento dadas por el sustituto del capitán, aunque éste no tuviere la facultad de hacer la subrogación, y aunque el fletamento se haya verificado contra las instrucciones ú órdenes de los armadores, salvo los derechos de éstos contra el capitán.

Art. 1024. Firmada la póliza de fletamento, subsiste aunque el buque pase á tercer poseedor, y los nuevos propietarios tienen obligación de cumplirla.

Art. 1025. Fletándose un buque por entero, sólo se entiende reservada la cámara del capitán y los lugares necesarios para el personal y material del buque.

Art. 1026. Aunque haya mediado póliza de fletamento, deben darse los conocimientos de la carga en la forma prescrita en la sección

[a] Véase el art. 652 del Código Español.

siguiente. El conocimiento suple la póliza; pero la póliza no suple al conocimiento.

ART. 1027. Si se recibiere el cargamento sin haberse extendido la respectiva póliza, se entenderá celebrado el fletamento con arreglo á lo que resulte del conocimiento.

SECCIÓN II.—*Del conocimiento.*

ART. 1028. El conocimiento debe contener:

1°. El nombre del capitán, el del buque, puerto de su matrícula y porte;

2°. El nombre del fletador ó cargador;

3°. El nombre del consignatario, caso que el conocimiento no sea extendido al portador ó á la orden;

4°. La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de los efectos;

5°. El puerto de la carga y el de la descarga, con declaración de las escalas si las hubiere;

6°. El precio del flete y la gratificación, si alguna se hubiere estipulado, así como el lugar y la forma del pago;

7°. La fecha y las firmas del capitán y cargador.[a]

ART. 1029. Aunque haya mediado póliza de fletamento, no responde el portador del conocimiento, por ninguna condición ú obligación especial contenidas en la póliza, á no ser que el conocimiento tuviere la cláusula "según la póliza del fletamento."

ART. 1030. El capitán firmará tantos ejemplares del conocimiento cuantos exija el cargador, debiendo ser todos del mismo tenor y de la misma fecha y expresar el número de ejemplares. Un ejemplar queda en poder del capitán y los otros pertenecen al cargador.

Si el capitán fuese al mismo tiempo cargador, ó lo fuera alguno de sus parientes, los conocimientos respectivos serán firmados por los dos individuous de la tripulación que le sigan inmediatamente en el mando del buque, y un ejemplar se depositará en poder del armador ó del consignatario.

ART. 1031. Los conocimientos serán firmados y entregados dentro de las veinticuatro horas después de concluída la carga, cambiándolos por los recibos provisorios, so pena de responder por todos los daños que resultaren de la demora del viaje, así el capitán como los cargadores que hubieren sido remisos en la entrega de los conocimientos.

ART. 1032. Ningún capitán podrá firmar conocimientos mientras no so le entreguen los recibos á que se refiere el artículo precedente. Si lo hiciere, además de las responsabilidades civiles del acto, será tenido como falsario ó cómplice del delito, si se usare del conocimiento anticipado.

---

[a] Véase el art. 706 del Código Español.

Art. 1033. El conocimiento redactado en la forma prescrita en el art. 1028, hace fe entre todas las personas interesadas en el cargamento y en el flete, y entre éstas y los aseguradores; quedando salva á éstos y á los dueños del buque la prueba en contrario.[a]

Art. 1034. Hallándose discordancia entre los conocimientos de un mismo cargamento, se estará á que sea redactado de un modo más regular. Si los conocimientos discordes tuviesen todos los requisitos expresados en el art. 1028 se estará, en cuanto á los puntos de diferencia, al resultado de la prueba que produzcan los interesados.

Art. 1035. Cuando los conocimientos están á la orden, se transfieren á la persona en cuyo favor se hace el endoso, todos los derechos y acciones del endosante sobre el cargamento.

Art. 1036. El portador de un conocimiento á la orden debe presentarlo al capitán antes de darse principio á la descarga, para que le entregue directamente los efectos.

Si no lo presentare, serán de su cuenta los gastos que ocasionare el depósito judicial.

Art. 1037. Sea que el conocimiento esté dado á la orden ó al portador, ó que se haya extendido en favor de persona determinada, no puede variarse el destino ni consignación de los efectos, sin que el cargador entregue previamente al capitán, todos los ejemplares que éste hubiese firmado.

El capitán que firmara nuevos conocimientos sin haber recogido todos los ejemplares del primero, responde á los portadores legítimos que se presentasen con alguno de aquellos ejemplares, salvo su derecho contra quien hubiere lugar.

Art. 1038. Si se alegare extravío de los primeros conocimientos, no estará obligado el capitán á firmar otros, en el caso del artículo anterior, á no ser que el cargador dé fianza á su satisfacción por la carga declarada en los conocimientos.

Art. 1039. Falleciendo el capitán de un buque, ó cesando en su cargo, por cualquier otro accidente, antes de emprender el viaje, tienen derecho los cargadores á exigir del sucesor, que revalide con su firma los conocimientos firmados por el anterior capitán, comparando la carga con los conocimientos. Si no lo hicieren, sólo responderá el nuevo capitán de lo que se justifique por el cargador que existía en el buque, cuando aquél entró á ejercer su cargo, salvo el derecho del cargador contra el armador y de éste contra el antiguo capitán, ó quien lo represente.

El capitán que firmare los conocimientos de su antecesor, sin haber procedido al reconocimiento de la carga, responderá de las faltas, á no ser que conviniesen los cargadores en que el capitán declare en los conocimientos que no ha reconocido la carga.

---

[a] Art. 1033 es parecido al art. 709 del Código Español.

Los gastos que puedan ocurrir en el reconocimiento de la carga embarcada serán por cuenta del armador, en caso de muerte del capitán ó de haber sido despedido sin justa causa, y de cargo del capitán, si la despedida proviniese de hecho suyo.[a]

Art. 1040. Si los efectos cargados no hubiesen sido entregados por número, peso ó medida, ó en caso de haber duda en la cuenta, puede el capitán declarar en los conocimientos que el peso, número ó medida le son desconocidos. Si el cargador no conviniere en esa declaración, deberá procederse á nueva numeración, peso ó medida, corriendo los gastos por cuenta de quien los hubiera ocasionado.

Conviniendo el cargador en la referida declaración, sólo queda obligado el capitán á entregar en el puerto de la descarga los efectos que de la pertenencia del cargador se encontraren en el buque, á no ser que probare que hubo dolo por parte del capitán ó de la tripulación.

Art. 1041. Si le constare al capitán que hay diversos portadores de diferentes ejemplares de un conocimiento de la misma carga, ó si hubiera mediado embargo, el capitán está obligado á pedir el depósito judicial.

Art. 1042. Los interesados ó el depositario podrán pedir la venta de los efectos de fácil deterioro ó de conservación dispendiosa. El producto de la venta, deduciendo los gastos, será judicialmente depositado.

Art. 1043. Ningún embargo de tercero, que no sea portador de alguno de los ejemplares del conocimmiento, puede, fuera del caso de reivindicación, según las disposiciones de este código, privar al portador del conocimiento, de la facultad de pedir la venta judicial de los efectos, salvo el derecho del ejecutante ó del tercero sobre el producto de la venta.

Art. 1044. El conocimiento redactado en la forma prescrīpta en el art. 1028, trae aparejada ejecución, como si fuera escritura pública, siempre que la firma sea reconocida.

No se admitirá á lós capitanes la excepción de que firmaron los conocimientos confidencialmente, y bajo promesa de que se les entregaría la carga designada en ellos.

Sin embargo, el capitán tiene derecho en todos los casos á probar que su buque no podía contener la cantidad de efectos expresada en el conocimiento. A pesar de esa prueba, tendrá el capitán que indemnizar á los consignatarios, si bajo la fe de los conocimientos, pagaron al cargador más de lo que el buque contenía, salva la acción del capitán contra el cargador.

Esas indemnizaciones no podrán cargarse en cuenta á los armadores.

Art. 1045. No será admitida acción alguna en juicio entre el capitán y los cargadores ó aseguradores, que se base en las estipulaciones de

[a] Art. 1039 es parecido al art. 714 del Código Español.

la póliza de fletamento ó del conocimiento, sin que se acompañe alguno de los ejemplares del documento respectivo.

La entrega de la carga podrá acreditarse, sin embargo, por los recibos provisorios y demás medios de prueba admisibles en materia comercial.

Art. 1046. Al hacer la entrega del cargamento, se devolverán al capitán los conocimientos, firmando el recibo en uno de los ejemplares. El consignatario que retardase esa entrega responderá de los daños y perjuicios.[a]

Capítulo segundo.—De los derechos y obligaciones del fletante y fletador.[b]

Art. 1047. El fletante está obligado á tener el buque pronto para recibir la carga, y el fletador á efectuarla, en el término estipulado en la póliza de fletamento.

Art. 1048. No habiéndose designado en la póliza de fletamento el tiempo en que debe empezar la carga, se entiende que corre desde el día en que el capitán avisa que está pronto á recibir los efectos.

Si no constare de la póliza de fletamento el plazo en que debe evacuarse la carga y descarga del buque, cuánto se ha de pagar de gratificación, estadías ó sobrestadías, y el tiempo y forma del pago, se determinará todo por el uso del puerto donde respectivamente se verifiquen la carga y descarga.

Art. 1049. Pasado el plazo para la carga, y el de las estadías y sobrestadías que se hubiesen estipulado, y en defecto de estipulación, las que fueren de uso, sin que el fletador haya cargado efectos algunos, tiene el fletante opción, caso de no haber indemnización pactada por la demora en la póliza de fletamento; ó de rescindir el contrato exigiendo la mitad del flete estipulado y de la gratificación, estadías y sobrestadías; ó de emprender viaje sin carga, y, finalizado que sea, exigir el flete por entero y la gratificación, con las averías que se debieren, estadías y sobrestadías.

Art. 1050. Cuando el fletador sólo carga, en el tiempo estipulado, una parte de la carga, el fletante, vencido el plazo de las estadías y sobrestadías, tiene opción, caso de no haber indemnización pactada en la póliza de fletamento; ó de proceder á la descarga por cuenta del fletador, exigiendo medio flete; ó de emprender viaje con la parte de carga que tuviera á bordo, para reclamar el flete íntegro, en el puerto de su destino, con los demás gastos declarados en el artículo precedente.

Art. 1051. Sufriendo el buque, que en el caso de los dos artículos anteriores ha salido sin carga, ó con sola parte de la carga, alguna avería durante el viaje, que debiera considerarse como avería común en el caso de tener íntegra la carga, tendrá derecho el fletante á exigir del fletador la contribución por los dos tercios de lo no cargado.

---

[a] Art. 1046 es parecido al art. 718 del Código Español.

[b] Véanse los arts. 669 á 688 del Código Español.

Art. 1052. Renunciando el fletador al contrato antes de empezar á correr las estadías, sólo tendrá que pagar, no mediando estipulación contraria, la mitad del flete y de la gratificación. Si el fletamento es por ida y vuelta, se pagará la mitad del flete de ida.

En los fletamentos á carga general, puede cualquiera de los cargadores, ó quien represente sus derechos, descargar los efectos cargados pagando medio flete, el gasto de desestivar y restivar, y cualquier daño que se origine por su causa á los demás cargadores. Estos, ó cualquiera de ellos, tendrán facultad de oponerse á la descarga, tomando de su cuenta los efectos que se pretendan descargar y abonando su importe al precio de la factura de consignación.

Art. 1053. En los casos en que el fletante tiene derecho á emprender viaje sin carga, ó con sólo una parte de la carga, puede, para la seguridad del flete y de las otras indemnizaciones á que haya lugar, tomar carga de otros individuos, sin consentimiento del fletador, aunque sea por menor flete, siendo la diferencia de cuenta del fletador.

En tal caso, el fletador tiene derecho al beneficio del nuevo flete, y en caso de avería común no responde por la contribución que recaiga en los efectos que no le pertenecen; pero está obligado al pago de las indemnizaciones establecidas en los artículos precedentes.

Art. 1054. Estando el buque fletado por entero, puede el fletador obligar al capitán á que emprenda viaje, desde que tenga á bordo carga suficiente para el pago de flete, gratificación, estadías y sobreestadías; ó se dé fianza bastante para el pago.

El capitán en tal caso no puede recibir carga de tercero, sin consentimiento por escrito del fletador, ni rehusarse á salir no ocurriendo fuerza insuperable que lo impida.

Art. 1055. El que habiendo fletado un buque por entero, no completare la totalidad de la carga, pagará sin embargo íntegro el flete, descontándose lo que el fletante hubiere percibido por otra carga que hubiera tomado.

Art. 1056. Si en la época fijada en el contrato el buque no se hallase en estado de recibir la carga contratada, el fletante responderá al fletador de los daños y perjuicios que se siguieren.

Art. 1057. El fletador está obligado á entregar al fletante ó capitán, dentro de cuarenta y ocho horas después de concluída la carga, todos los papeles y documentos requeridos por la ley para el transporte de los efectos, á no ser que mediare estipulación expresa sobre el tiempo de esa entrega.

Art. 1058. Es lícito al fletante ó capitán, cuando estuviese á carga general, fijar el tiempo que ha de durar la carga.

Acabado el tiempo señalado, tiene obligación el capitán de salir en la primera ocasión favorable, so pena de responder por los daños y perjuicios que resultaren de la demora, á no ser que la mayoría de los cargadores, en relación al valor del flete, conviniesen en la demora.

ART. 1059. No habiéndose fijado el plazo para la salida, está obligado el capitán á emprender viaje en la primera ocasión favorable, después de haber recibido más de las dos terceras partes de la carga que corresponde al porte del buque, si así lo exigiere la mayoría de los cargadores, en relación al valor de los fletes.

En tal caso, ninguno de los cargadores puede descargar los efectos que tuviese á bordo.

ART. 1060. Si el buque en el caso del artículo anterior no pudiese obtener más de las dos terceras partes de la carga dentro de un mes, contado desde el día que se puso á carga general, podrá subrogar otro buque para transportar la carga que tuviere á bordo, con tal que el nuevo buque sea igualmente apto para emprender el viaje, pagando los gastos de trasbordo, el aumento del flete y del premio del seguro.

Sin embargo, será lícito á los cargadores retirar sus efectos, sin pagar flete, siendo de su cuenta los gastos de desestiva y descarga, restituyendo los recibos provisorios, ó los conocimientos, y dando fianza por los que ya hubieren remitido.

Si el capitán no pudiese hallar buque, y los cargadores no quisiesen descargar, será obligado á emprender viaje con la carga que tuviese á bordo, fuera la que fuere, sesenta días después de abierto el registro para la carga.

ART. 1061. Si hubiera engaño ó error en la cavidad designada al buque en la póliza de fletamento, tendrá opción el fletador á rescindir el contrato, ó á que se haga reducción en el flete convenido en proporción de la carga que el buque deje de recibir, abonándole el fletante, en uno y otro caso, los daños que se le hubiesen irrogado.

No se considerará que ha habido error ó engaño, cuando la diferencia entre la cavidad manifestada por el fletante no exceda al verdadero porte en más de una cuadragésima parte, ni tampoco, cuando el porte declarado sea el que conste de la matrícula del buque, aunque ni en uno ni en otro caso podrá ser obligado el fletador á pagar más flete que el que corresponda al porte efectivo del buque.

ART. 1062. Cargando el fletador más efectos de los estipulados en la póliza, pagará el aumento de flete que corresponda al exceso, con arreglo á su contrata, ya sea que en el intermedio hubiere subido ó bajado el flete; pero si el capitán no pudiese colocar este aumento de carga bajo de escotilla y en buena estiva, sin faltar á los demás contratos que tenga celebrados, verificará la descarga á expensas del propietario.[a]

ART. 1063. Podrá asimismo el capitán, antes de salir del puerto, echar en tierra, aunque el buque no esté sobrecargado, los efectos introducidos clandestinamente y sin su consentimiento, ó bien transportarlos, exigiendo el flete más alto que haya cargado en aquel viaje, por efectos de la misma ó semejante naturaleza.

[a] Arts. 1062 y 1063 son parecidos al art. 674 del Código Español.

ART. 1064. Después de empezado el viaje, no puede el capitán echar á tierra los efectos cargados clandestinamente ó sin su conocimiento, á no ser que el buque resultase sobrecargado. Esta circunstancia debe justificarla el capitán ante las autoridades del puerto donde pretendiere dejar la carga.

En tal caso debe hacer todas las diligencias posibles para que la carga quede en seguridad, dando inmediatamente aviso al cargador.

ART. 1065. Estando un buque á carga general, no puede el capitán, después que hubiere recibido una parte de carga, rehusarse á recibir las demás que se le ofrecieren por flete igual, no hallando otro más ventajoso; so pena de poder ser compelido por los cargadores de los efectos recibidos, á que emprenda viaje en la primera ocasión favorable, con la carga que tuviere á bordo, y de pagar los daños y perjuicios que resultasen de la demora.

ART. 1066. No siendo suficiente el porte del buque para recibir toda la carga contratada con diversos cargadores ó fletadores, tendrá preferencia la que se hallare á bordo, y las demás obtendrán el lugar que les corresponda, según las fechas respectivas de las pólizas.

Si los contratos fuesen todos de la misma fecha, habrá lugar á prorrateo, respondiendo el capitán, en todos los casos, por los daños y perjuicios que se siguieren.

ART. 1067. El que hubiere fletado un buque por entero, puede ceder su derecho á otro para que lo cargue en todo ó en parte, sin que el capitán pueda impedirlo.

Si el fletamento se hubiese hecho por cantidad fija, podrá asimismo el fletador subfletar de su cuenta á los precios que halle más ventajosos, manteniéndose íntegra su responsabilidad hacia el fletante, y no causando alteración en las condiciones con que se verificó el fletamento.

ART. 1068. Los cargadores ó fletadores responden por los daños que resultaren, si introdujeren en el buque, sin noticia ni consentimiento del capitán, efectos cuya salida ó entrada fuese prohibida, y de cualquier otro hecho ilícito que practicaren al tiempo de la carga ó de la descarga.

Aunque los efectos fueren confiscados, serán obligados á pagar íntegramente el flete, la gratificación y la avería gruesa si la hubiere.

ART. 1069. Probándose que el capitán consintió en la introducción de artículos prohibidos, ó que llegando en tiempo á su conocimiento, no los hizo descargar, ó siendo informado, después de empezado el viaje, no lo declaró en la primera visita de aduana que recibiere en el puerto de su destino, responderá solidariamente á todos los interesados, por los daños y perjuicios que resultasen al buque ó á la carga inocente, y no tendrá acción para cobrar indemnización alguna al cargador aunque se hubiere estipulado expresamente.

(Arts. 1070 y 1071 son iguales al art. 675 del Código Español.)

ART. 1072. Siendo un buque embargado en el puerto de salida, en

el viaje ó en el lugar de la descarga, por razón del fletador ó por hecho ó por negligencia suya ó de algunos de los cargadores, ó por la naturaleza de la carga, el fletador ó el cargador quedará obligado para con el fletante ó el capitán y demás cargadores por los daños y perjuicios que tal hecho infiera al buque ó á la carga inocente.

Art. 1073. El capitán es responsable al dueño del buque y al fletador y cargadores por los daños y perjuicios, si por razón de él ó por hecho ó negligencia suya, el buque fuese embargado ó retardado en el puerto de la salida, durante el viaje ó en el puerto de su destino.

Así en este caso como en el del artículo anterior, los daños y perjuicios serán determinados por peritos arbitradores.

Art. 1074. Si el capitán se viese obligado durante el viaje á hacer reparaciones urgentes en el buque, por casos de tempestad, fuerza mayor ó que no provengan de su culpa, el fletador ó cargador estará obligado á esperar hasta que se haya efectuado la reparación, ó podrá retirar sus efectos, pagando el flete por entero, estadías y sobreestadías, avería común, si la hubiere, y gastos de desestiva y restiva.

Art. 1075. Si el buque no admitiere reparación, está obligado el capitán á fletar por su cuenta, y sin poder exigir aumento de flete, uno ó más buques para el transporte de la carga al lugar de su destino.

Si el capitán no pudiese fletar otros buques, se depositará la carga por cuenta de los fletadores, en el puerto de la arribada, regulándose el flete del buque que quedó inservible, en razón de la distancia recorrida.

En este último caso, el transporte de las mercaderías corresponderá á los cargadores, salva la obligación del capitán de notificarles la situación en que se halla, debiendo tomar en el intervalo todas las medidas necesarias para la conservación de la carga.

Art. 1076. Si los cargadores justificaren que el buque que quedó inservible no estaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no podrá exigírseles los fletes, y tendrán derecho á que el fletante les indemnice todos los daños y perjuicios.

Esta prueba será admisible á pesar del certificado de visita sobre la aptitud del buque para emprender el viaje.

Art. 1077. Cuando los fletes se ajusten por peso, sin designar si es bruto ó neto, deberá entenderse que es peso bruto, incluyendo los envoltorios, barricas ó cualquier especie de vaso en que vaya contenida la carga, si otra cosa no se hubiese pactado expresamente.

Art. 1078. Cuando se ajustare el flete por número, peso ó medida, y se hubiere estipulado que la carga será puesta al costado del buque, el capitán tiene derecho á exigir que los efectos sean contados, pesados ó medidos á bordo antes de la descarga, y procediéndose á esa diligencia, no responderá por las faltas que puedan aparecer en tierra.

Si los efectos se descargaren sin contarse, medirse ó pesarse, el consignatario tendrá derecho de verificar en tierra la identidad, número,

peso ó medida, y el capitán estará obligado á conformarse con el resultado de esa verificación.

Art. 1079. Habiendo presunción de que los efectos han sido dañados, robados ó disminuídos, el capitán está obligado, y el consignatario ú otros cualesquier interesados tienen derecho á exigir que sean judicialmente reconocidos, y se haga la estimación de los daños á bordo, antes de la descarga ó dentro de veinticuatro horas de verificada. Esta diligencia, aunque sea pedida por el capitán, no perjudicará sus medios de defensa.

Si los efectos se entregaren sin el referido examen ó bajo recibo en que se declare el daño, robo ó disminución, los consignatarios tienen derecho á requerir el examen judicial en el término de cuarenta y ocho horas después de la descarga. Pasado ese plazo, no habrá lugar á reclamación alguna.

Art. 1080. No siendo la avería ó disminución visible por fuera, el reconocimiento judicial podrá hacerse válidamente dentro de tres días contados desde que los efectos pasaron á manos del consignatario, comprobándose la identidad de los efectos.

Art. 1081. El flete sólo puede exigirse acabado el viaje, no habiendo en la póliza de fletamento estipulación especial sobre la época y forma del pago.

Art. 1082. El viaje, si otra cosa no se estipulase expresamente, empieza á correr para todos los efectos de vencimiento de fletes, desde el momento en que la carga queda bajo la responsabilidad del capitán.

Fletado el buque por tiempo determinado ó por meses ó días, correrán los fletes desde el día en que el buque se ponga á la carga, á menos que haya estipulación expresa en contrario.

Art. 1083. El fletante ó capitán tiene derecho á exigir del fletador ó del consignatario la descarga del buque, y el pago del flete, averías y gastos, terminado el tiempo de la descarga.

Suscitándose dificultades sobre la descarga, puede el juez autorizar el depósito de los efectos, quedando á salvo el derecho que al fletante corresponde sobre ellos.

Art. 1084. El fletador no puede en ningún caso pedir disminución del flete estipulado, siempre que el fletante ó capitán haya cumplido por su parte el contrato de fletamento.

Art. 1085. Pagan el flete íntegro, según lo pactado en la póliza de fletamento, los efectos que sufran deterioro ó disminución por hecho de que no sea responsable el capitán.

Los efectos que por su naturaleza son susceptibles de aumento ó disminución, se aumentarán ó disminuirán para sus dueños. En uno y en otro caso se paga el flete por lo que se cuente, mida ó pese en el acto de la descarga.

Art. 1086. Pagan flete por entero los efectos que el capitán se haya visto obligado á vender en los casos previstos en el art. 947.

El flete de los efectos arrojados al mar para salvación común del buque ó carga, se paga por entero como avería gruesa.

Art. 1087. No se debe flete de los efectos que se hubiesen perdido por naufragio ó varamiento, ni de los que fueron presa de piratas ó enemigos, y si se hubiese pagado adelantado, habrá lugar á repetirlo, no mediando estipulación contraria.

Art. 1088. Rescatándose el buque y carga, declarándose mala presa, ó salvándose del naufragio, se debe el flete hasta el lugar de la presa ó del naufragio, proporcionalmente al flete estipulado, y si el capitán llevase los efectos hasta el puerto de su destino, se abonará el flete por entero, contribuyendo como avería gruesa al daño ó rescate.

Si los llevare á otro puerto que al de su destino, por no poder ir adelante, el flete se debe hasta el lugar de la arribada.

Art. 1089. Salvándose en el mar ó en las playas, sin cooperación de la tripulación, fuera del caso del art. 1086, efectos que hicieron parte de la carga, y siendo entregados por personas extrañas, no se debe por ellos flete alguno.

Art. 1090. El cargador no puede hacer abandono de los efectos en pago de fletes, á no ser tratándose de líquidos, cuyas vasijas hayan perdido más de la mitad de su contenido.[a]

Art. 1091. El contrato de fletamento de un buque extranjero, que haya de tener ejecución en la República, debe ser juzgado por las reglas establecidas en este Código, ya haya sido estipulado dentro ó fuera de la República.

Capítulo tercero.—De la resolución de los contratos de fletamento.

Art. 1092. El contrato de fletamento queda rescindido, sin que haya lugar á exigencia alguna de parte á parte:

1°. Si antes de emprender viaje fuese impedida la salida del buque por fuerza mayor, sin limitación de tiempo;

2°. Si antes de principiado el viaje se prohibiese la exportación de todos ó parte de los efectos comprendidos en una sola póliza, del lugar donde deba salir el buque ó la importación en el de su destino;

3°. Si antes de la salida del buque sobreviniere interdicción de comercio con la nación á donde se dirigía el buque;

4°. Si sobreviniere declaración de bloqueo del puerto de la carga ó del destino, antes de la salida del buque.

En todos los referidos casos los gastos de carga y descarga serán por cuenta del fletador ó cargadores.

Art. 1093. El contrato de fletamento puede rescindirse á instancia de una de las partes, si antes de empezado el viaje sobreviniere la guerra, en consecuencia de la cual el buque y carga, ó uno de los dos, cesase de ser considerado como propiedad neutral.

---

[a] Véase el art. 687 del Código Español.

No siendo libres, ni el buque ni la carga, el fletante y fletador no podrán exigirse indemnización alguna, y los gastos de carga y descarga serán por cuenta del fletador.

Si sólo la carga no fuere libre, el fletador pagará al fletante todos los gastos hechos para equipar el buque, y los salarios y manutención de la tripulación, hasta el día en que pidiera la resolución del contrato, ó si los efectos ya estuviesen á bordo, hasta el día en que fueren descargados.

Si sólo el buque no fuese libre, el fletante ó capitán pagará todos los gastos de carga y descarga.

Art. 1094. En los casos expresados en los dos artículos precedentes, el fletante ó capitán tiene derecho á exigir las estadías y sobrestadías estipuladas, y la avería común por daño sucedido, antes de la ruptura del viaje.

Art. 1095. Cuando un buque ha sido fletado para varios destinos, y hallándose después de acabado un viaje, en un puerto en que debía empezar otro, sobreviniese guerra, antes de empezado el nuevo viaje, se observarán lás siguientes disposiciones:

1ª. Si ni el buque ni la carga son libres, deberá el buque permanecer en el puerto hasta la paz, ó hasta que pueda salir en convoy ó de otro modo seguro, ó hasta que el capitán reciba nuevas instrucciones de los dueños del buque y de la carga. Hallándose cargado el buque, podrá el capitán depositar la carga en lugar seguro, hasta que pueda continuar viaje, ó se tomen otras medidas. Los salarios y manutención de la tripulación, alquileres de almacén y demás gastos ocasionados por la demora, así en este caso como en el de no hallarse cargado el buque, se repartirán como avería gruesa entre el fletante y fletador; si el buque no estuviese cargado todavía, los dos tercios de los gastos serán por cuenta del fletador;

2ª. Si sólo el buque no es libre, se rescinde á instancia del fletante el contrato para el viaje que tenía que hacerse. Estando el buque cargado, el fletante ó capitán pagará los gastos de la carga y descarga. En tal caso, sólo podrá exigir el flete, en proporción del viaje ya hecho, estadías y sobrestadías y avería gruesa si la hubiere;

3ª. Si por el contrario, el buque es libre y la carga no lo es, el fletador tiene derecho para rescindir el contrato, pagando los gastos de carga y descarga y demás indicados en los dos artículos precedentes, y el capitán en su caso podrá proceder conforme á lo dispuesto en los arts. 1049 y 1053.[a]

Art. 1096. Hallándose un buque fletado en lastre para otro puerto donde deba cargar, se rescinde el contrato, si llegando á ese puerto, sobreviniere alguno de los impedimentos designados en el art. 1092, sin que pueda reclamarse indemnización alguna, ya sea que el impedimento provenga sólo del buque, ó del buque y de la carga.

[a] Véanse los arts. 688 á 691 del Código Español.

Si el impedimento naciere de la carga, y no del buque, el fletador deberá pagar la mitad del flete estipulado.

Art. 1097. El contrato de fletamento podrá también rescindirse á instancia del fletador, si el capitán le hubiese ocultado el verdadero pabellón del buque.

El capitán responde personalmente al fletador por todos los gastos de carga y descarga y por los daños y perjuicios, si el valor del buque y del flete no alcanzare para cubrirlos.

Art. 1098. Si la interdicción de comercio con el puerto del destino del buque sucede durante el viaje, y si por ese motivo, por tiempo contrario ó riesgo de piratas ó enemigos se viese obligado el buque á arribar con la carga al puerto de su salida, y los cargadores conviniesen en su descarga, se debe solamente el flete de ida, aunque el buque haya sido fletado para viaje redondo.

Si el fletamento se hubiese ajustado por meses, sólo se debe flete por el tiempo que el buque hubiese estado empleado.

Art. 1099. Si antes de empezado el viaje, ó durante él, se interrumpe temporalmente la salida del buque por cerramiento del puerto, ú otro accidente de fuerza mayor, subsiste el fletamento, sin que haya lugar á indemnización de daños y perjuicios por la demora.

El cargador en tal caso podrá descargar sus efectos durante la demora, pagando los gastos, y prestando fianza de volverlos á cargar luego que cese el impedimento, ó de pagar el flete por entero y las estadías y sobrestadías si no los reembarcase.

Art. 1100. Los gastos que se ocasionen en descargar y volver á cargar los efectos en cualquier puerto de arribada, serán de cuenta de los cargadores, cuando se haya obrado por disposición suya ó por disposición del tribunal que hubiese juzgado conveniente aquella operación, para evitar daño ó avería en la conservación de los efectos.

Art. 1101. Si el buque no pudiese entrar en el puerto de su destino, por declaración de guerra, interdicción de comercio ó bloqueo, el capitán está obligado á seguir inmediatamente para el puerto que haya designado en sus instrucciones. Si ninguno se le hubiese designado, se dirigirá al puerto neutral y seguro que se encuentre más cercano, procediendo en lo demás de conformidad con lo establecido en el art. 935. De allí dará los avisos competentes al armador y fletadores, cuyas órdenes debe esperar por tanto tiempo, cuanto sea necesario para recibir respuesta. Si no la recibiere, debe hacer la correspondiente protesta y volver con la carga al puerto de salida.

Art. 1102. Siendo detenido un buque en el curso de su viaje por orden de alguna potencia, no se debe ningún flete por el tiempo de detención, si el fletamento se ha ajustado por meses, ni aumento de flete si se hubiese ajustado por viaje.

CAPÍTULO CUARTO.—DE LOS PASAJEROS.

ART. 1103. El contrato de fletamento para el transporte de pasajeros, se regirá, á falta de pactos especiales, por las disposiciones siguientes:

(Arts. 1104 y 1105 son iguales al arts. 693 y 695 del Código Español.)

ART. 1106. El pasajero tiene derecho á ser alimentado por el fletante ó capitán, salvo convenio en contrario. Este convenio, cuando no sea presumible por ser conforme á la práctica constante del puerto de la partida, no podrá justificarse por medio de la prueba testimonial.

Si los alimentos fueren excluídos en el contrato, el capitán, durante el viaje, deberá suministrarlos por su justo precio al pasajero que no los tenga.[a]

En los viajes marítimos para puertos extranjeros, los pasajeros tendrán derecho de permanecer á bordo y ser alimentados por cuarenta y ocho horas sucesivas al arribo del buque en el puerto de destino, salvo que el buque se viere obligado á partir antes de ese plazo.

ART. 1107. Si antes de emprender viaje muriere el pasejero, sus herederos no estarán obligados á satisfacer sino la tercera parte del pasaje convenido.

ART. 1108. En el caso de recibirse otro pasajero en lugar del fallecido, no se deberá abono alguno por dichos herederos. Pero si la muerte acaeciere durante el viaje, éstos serán obligados á abonar el pasaje íntegramente.

No se deberá pasaje por los herederos del pasajero que muriere en un naufragio ó en defensa del buque; pero el flete anticipado tampoco les será restituído.

(ART. 1109 es ignal al art. 694 del Código Español.)

ART. 1110. Si el pasajero desiste voluntariamente del viaje antes de partir el buque, ó deja de efectuarse por enfermedad ú otra causa relativa á su persona que la impida realizar el viaje, deberá pagar la mitad del pasaje estipulado.

Si no se llevare á cabo el viaje por causa del capitán ó fletante, tendrá derecho el pasajero á la indemnización de daños y perjuicios y devolución del pasaje.

Si dejare de verificarse por caso fortuito ó de fuerza mayor, relativo al buque, se rescindirá el contrato, restituyéndose el pasaje anticipado, y sin indemnización alguna entre los contratantes.

ART. 1111. Cuando no se llevare adelante el viaje, después de la partida:

1°. Si el pasajero desembarcare voluntariamente en un puerto de arribada, pagará el pasaje íntegro;

2°. Si el capitán se negare á proseguir el viaje, ó por otra forma es culpable del desembarco del pasajero en un puerto de arribada, será responsable de los daños y perjuicios;

---

[a] Art. 1106 en párrafos 1 y 2 es parecido al art. 702 del Código Español.

3°. Si el viaje no continuare por caso fortuito ó de fuerza mayor, tocante al buque ó á la persona del pasajero, se deberá pagar el pasaje en razón del camino que se hubiere recorrido.

Art. 1112. En caso de retardo en la partida, el pasajero tendrá derecho á que se le aloje y sustente á bordo todo el tiempo que durare aquél, si la manutención estuviere incluída en el pasaje, y además á que se le indemnice daños y perjuicios, cuando de la tardanza sea responsable el fletante ó capitán, y no obedeciere á caso fortuito ó de fuerza mayor.

Si la tardanza excediere de la tercera parte del tiempo ordinario del viaje, el pasajero podrá además rescindir el contrato y tendrá derecho á que el pasaje íntegro le sea restituído.

Si en un viaje marítimo la tardanza es causada por el mal tiempo, el pasajero podrá rescindir el contrato perdiendo una tercera parte del pasaje.

Art. 1113. Si se interrumpiere el viaje por tener el buque necesidad de reparaciones, y el pasajero resolviere esperar, no estará obligado á pagar mayor pasaje que el estipulado.

En ese mismo caso, el pasajero podrá continuar su viaje en otro buque, abonando el pasaje en razón del camino recorrido.

Si el capitán ofreciere al pasajero una ocasión igualmente buena de conducirse al puerto de su destino, en otro buque y sin ningún perjuicio para el pasajero, la negativa de éste á aceptar el ofrecimiento, hará que tenga que pagar el alojamiento y alimentos hasta que se siga el viaje.

Art. 1114. Los pasajeros están obligados á obedecer las órdenes del capitán en cuanto se refiera á la policía y conservación del orden en el buque.[a]

Art. 1115. El capitán no está obligado á recalar ó detenerse en parte alguna en el interés ó á solicitud de los pasajeros, salvo pacto en contrario, y el capitán será responsable del retardo injustificado.

Art. 1116. El buque fletado exclusivamente para el transporte de pasajeros, debe conducirlos directamente, cualquiera que sea su número, al puerto de su destino, haciendo las escalas anunciadas en el contrato de fletamento ó las que sean de uso común.

Si el buque desviare la ruta ó hiciere escala por voluntad ó hecho del capitán, continuarán los pasajeros recibiendo alojamiento y alimentación á expensas del buque, y tendrán derecho á los daños y perjuicios, con facultad de resolver el contrato.

Art. 1117. El capitán tiene privilegio para el pago del precio del pasaje en todos los objetos que el pasajero tuviese á bordo, y derecho de retenerlos mientras no sea pagado.

Art. 1118. En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el capitán estará autorizado á tomar, respecto al cadáver, las disposi-

[a] Art. 1114 es parecido al art. 700 del Código Español.

ciones que exijan las circunstancias, y procederá en lo demás como se dispone en el art. 964.

ART. 1119. El pasajero es considerado cargador respecto al equipaje que tiene á bordo.

El capitán sólo responde por el daño sobrevenido á los objetos que el pasajero tuviese á bordo bajo su inmediata guarda, en cuanto el daño provenga de hecho suyo ó de la tripulación.[a]

TÍTULO OCTAVO.—*De los contratos á la gruesa, ó préstamos á riesgo marítimo.*[b]

ART. 1120. Préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo, es un contrato, por el cual una persona presta á otra cierta cantidad sobre objetos expuestos á riesgos marítimos, bajo la condición de que, pereciendo esos objetos, pierda el dador la suma prestada, y llegando á buen puerto los objetos, devuelva el tomador la suma con un premio estipulado.

El préstamo á la gruesa no puede tener por fin quitar á la tripulación ó al tomador del dinero todo interés en el éxito de la expedición, ni colocar al dador á merced del tomador del dinero.

ART. 1121. El contrato á la gruesa sólo puede probarse por escrito.

Si ha sido convenido en la República, será registrado en el registro público de marina, dentro de ocho días contados desde la fecha de la escritura pública ó privada.

Si ha sido convenido en país extranjero, por ciudadanos de la República, el instrumento deberá ser legalizado por el cónsul argentino, si lo hubiere; y así en uno como en otro caso, se anotará en la matrícula del buque, siempre que el préstamo recayera sobre el buque ó fletes.

Si faltare en el instrumento del contrato alguna de las referidas formalidades, tendrá valor entre las partes que lo hayan otorgado; pero no establecerá derechos contra terceros.[c]

ART. 1122. El documento del contrato de préstamo á la gruesa debe enunciar:

1°. La fecha y el lugar en que se hace el préstamo;

2°. El capital prestado y el premio convenido;

3°. La clase, nombre y matrícula del buque, y el nombre del capitán;

4°. Los nombres del dador y tomador del préstamo;

5°. La cosa ó efectos sobre que recae el préstamo;

6°. Los riesgos que se toman, con mención específica de cada uno, y por qué tiempo.

Si en el instrumento del contrato no se hubiese hecho mención específica de los riesgos, con reserva de alguno, ó dejase de estipularse el tiempo, se extiende que el dador del dinero, toma sobre sí todos los

[a] Art. 1119 es parecido al art. 703 del Código Español.

[b] Véanse los arts. 719 á 736 del Código Español.

[c] Véase el art. 720 del Código Español.

riesgos marítimos que generalments reciben los aseguradores, y por el mismo tiempo que rige para éstos;

7°. El viaje por el cual se corra el riesgo;

8°. El plazo del reembolso y el lugar en que deba efectuarse;

9°. Todas las demás cláusulas que estipulen las partes, con tal que no sean prohibidas por la ley, ó contrarias á la naturaleza del contrato.

El instrumento en que faltara alguna de las enunciaciones referidas, será considerado como simple préstamo de dinero, al interés corriente, sin privilegio alguno en los efectos sobre que se hubiese dado.[a]

Art. 1123. Puede hacerse el préstamo á la gruesa, no solamente en dinero, sino también en efectos propios para el servicio y consumo del buque, ó que puedan ser objeto de comercio, arreglándose en tales casos, por convenio de las partes, un valor fijo para que pueda verificarse el pago en dinero.

Art. 1124. El préstamo hecho sobre un buque ó sobre un cargamento, no será préstamo á la gruesa, ni surtirá sus efectos legales, si el dador no toma sobre sí alguno de los riesgas marítimos.

Art. 1125. Es nulo el contrato de cambio marítimo celebrado sobre riesgos ya tomados por otros, y sobre cosas ya aseguradas por su valor íntegro. En caso de contravención, el tomador responderá personalmente al dador por el capital prestado, aunque la cosa, objeto del contrato, perezca en el tiempo y el lugar de los riesgos estipulados.

Art. 1126. Cuando no todos, sino algunos de los riesgos, ó sólo una parte del buque ó de la carga se halle asegurada, puede contraerse préstamo á la gruesa, por los riesgos restantes, ó por la parte no asegurada, hasta la suma concurrente de su valor íntegro.

Art. 1127. Es libre á los contrayentes estipular el premio en la cantidad y en la forma de pago que les parezca; pero una vez acordado, la superveniencia ó reducción de riesgos no da derecho á exigir aumento ó disminución del premio, á no ser que otra cosa se hubiese pactado expresamente.

Art. 1128. Las pólizas de los contratos á la gruesa, si están extendidas á la orden, son transferibles por endoso en la misma forma y con los mismos derechos y acciones que las letras de cambio.

El cesionario toma el lugar del endosante, así respecto del capital como de los premios y de los riesgos; pero la garantía de la solvencia del deudor sólo se extiende al capital, intereses corrientes de plaza y gastos del protesto, sin comprender los premios, á no ser que otra cosa se hubiera pactado expresamente.

Art. 1129. El portador, caso de no ser pagado, debe formalizar protesto y proceder en todo, conforme á lo prescripto para los tenedores de letras de cambio.

Art. 1130. No estando designada en el contrato la época del pago, se considerará que ha llegado luego que cesen los riesgos. Desde ese

[a] Véase el art. 721 del Código Español.

día, caso de demora, corren los intereses de ley sobre el capital y los premios. La mora se acredita con el protesto.

Art. 1131. Si la póliza no ha sido extendida á la orden, sólo puede transferirse por cesión, en la forma y con los efectos determinados en el Código Civil para la cesión de créditos.

Art. 1132. No habiéndose declarado en la póliza que el préstamo es sólo por el viaje de ida, por el de vuelta, ó por ambos, las obligaciones, si se tratare de efectos, deben extenderse hasta que éstos lleguen al lugar de su destino, según se haya declarado en el conocimiento ó la póliza de fletamento.

Si se trata del buque, se entiende que ha sido comprendido el viaje de ida y el de retorno.

En tal caso, el pago debe hacerse dentro de dos meses de la llegada al puerto del destino, si el buque no estuviese aparejándose para el retorno.[a]

Art. 1133. Los préstamos á la gruesa pueden constituírse:

1°. Sobre el casco y quilla del buque;

2°. Sobre las velas y aparejos, armamentos y provisiones;

3°. Sobre los efectos cargados;

4°. Conjuntamente sobre la totalidad de estos objetos, ó separadamente sobre parte determinada de cualquiera de ellos.[b]

Art. 1134. Si se constituye el préstamo sobre el casco y quilla del buque, se entienden afectados á la responsabilidad los fletes del viaje respectivo.

Si se ha hecho sobre el buque en general, sin otra designación, se entienden comprendidos, además de los fletes, los aparejos.

Si sobre el buque y cargamento, uno y otro responden por el todo al dador.

Si sólo se constituye sobre el cargamento, ó sobre un objeto particular del buque ó de la carga, sus efectos no se extienden más allá de la carga ó del objeto que se ha determinado.

Art. 1135. Para que el contrato á la gruesa surta sus efectos legales, es necesario que se encuentre en el buque, y principalmente en el momento de la pérdida, un valor equivalente á la suma tomada á la gruesa.

Al tomador incumbe la prueba de que en el momento de la pérdida se encontraban en el buque los objetos sobre los cuales recayó el contrato.

Art. 1136. Si al tiempo de la pérdida estaba ya en salvo parte de los efectos sobre que había recaído el préstamo, la pérdida del dador se reducirá proporcionalmente á lo que había quedado en el buque; y si los efectos salvados hubiesen sido trasportados en otro buque, para el puerto del destino originario, continúan en ese los riesgos del dador.

---

[a] Véase el art. 733 del Código Español.

[b] Véase el art. 724 del Código Español.

Art. 1137. El préstamo á la gruesa no puede ser una causa de ganancia para el tomador del dinero.

Todo préstamo á la gruesa, en suma excedente al valor de los objetos sobre que recae, puede ser declarado nulo á instancia del dador, probándose fraude de parte del tomador. En tal caso debe devolverse el principal con los intereses legales ó corrientes, aun cuando los objetos afectados hubiesen perecido.

No mediando fraude, es válido el contrato hasta la suma concurrente del valor de los objetos al tiempo del contrato, y el exceso es pagado con los intereses legales.

Art. 1138. Cuando los objetos sobre que se toma dinero á la gruesa no llegan á ponerse en riesgo, por revocación del viaje, queda sin efecto el contrato.

El dador, en tal caso, tiene derecho á exigir el capital con los intereses legales, desde el día de la entrega del dinero, gozando de preferencia en cuanto al capital.

Art. 1139. El dinero dado á la gruesa se entiende siempre que ha sido empleado para adquirir los objetos afectados á su seguridad, ó para ponerlos en estado de llenar su destino.

Cuando el que tomó un préstamo á la gruesa no cargare efectos hasta el importe total de la cantidad recibida, restituirá el sobrante al dador, antes de la salida del buque. Si no lo hiciere, habrá acción personal contra él, por la parte que dejare de cargar, aunque la cargada viniera á perderse por efectos de los riesgos previstos.

Lo mismo tendrá lugar cuando el dinero á la gruesa fuese tomado para habilitar el buque, si el tomador no llegare á hacer uso de él, en todo ó en parte.

Art. 1140. Cuando en la póliza del contrato sobre efectos se hubiese estipulado la facultad de tocar ó hacer escala, quedan obligados al contrato, no sólo el dinero cargado en especie para ser empleado en el viaje, y los efectos cargados en el puerto de la partida, sino también los que por cuenta del tomador se cargaren durante el viaje, ó en el de retorno, si el contrato se hizo para el viaje redondo.

El tomador tiene en tal caso derecho de venderlos, cambiarlos y comprar otros en cualquiera de los puertos de escala.

Art. 1141. El préstamo á la gruesa sobre el buque, tomado por el capitán en el lugar del domicilio del dueño ó armador, sin autorización escrita de éste, sólo produce acción y privilegio en la parte que el capitán pueda tener en el buque y flete. El armador no queda obligado, aunque se pretenda probar que el dinero fué invertido en beneficio del buque.

Art. 1142. Responden por las sumas tomadas á la gruesa, para equipo y armamento del buque, en el caso del art. 932, las porciones de los copartícipes, aunque el contrato se hubiese celebrado en el domic lio de los dueños del buque.

ART. 1143. El dador á la gruesa que se pone de acuerdo con el capitán para damnificar á los armadores ó fletadores, responde á éstos solidariamente con el capitán por todos los daños y perjuicios, y queda sujeto á la respectiva acción criminal.

ART. 1144. Incurre en el delito de estelionato el tomador que recibiere dinero á la gruesa por mayor valor que el que tenga la cosa obligada, ó que no haya efectivamente cargado esa cosa.

Incurre en el mismo delito el dador que, no pudiendo ignorar esa circunstancia, dejare de declararla á la persona á quien endosare la póliza.

En el primer caso el tomador, y en el segundo el dador, responden solidariamente por el importe de la póliza, aunque haya perecido la cosa que debía servir de garantía.

ART. 1145. En los conocimientos, ó en el manifiesto de la carga, debe mencionarse el préstamo á la gruesa sobre efectos, contraído antes de empezar el viaje, designando la persona á quien el capitán debe participar la feliz llegada al puerto de su destino. Si se ha omitido esa declaración, el consignatario que, bajo la fe de los conocimientos, haya aceptado letras de cambio, ó hecho adelantos, será preferido al portador de la póliza.

Si no está designada la persona á quien deba participarse la llegada, puede el capitán proceder á la descarga, sin responsabilidad alguna personal hacia el portador de la póliza.

ART. 1146. Las acciones del dador á la gruesa se extinguen enteramente con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo, acaeciendo ésta en el tiempo y lugar convenidos para correr el riesgo, y procediendo de causa que no sea de las exceptuadas por pacto especial de los contrayentes ó por disposición de este Código.[a]

ART. 1147. Si se salvare alguna parte de los objetos sobre que recayó el préstamo, el dador conserva su derecho á ser pagado del capital y premios, hasta donde alcance el valor de los objetos salvados, deducidos los gastos del salvamento y los sueldos devengados en ese viaje.

Si el préstamo se ha hecho sobre el buque, el privilegio del dador comprende no sólo los fragmentos náufragos, sino también el flete devengado por los efectos que se han salvado, no mediando seguro ó gruesa especial sobre este flete.

ART. 1148. No se extinguen las acciones del dador á la gruesa, aun cuando totalmente se pierdan las cosas obligadas, si el daño ocurrido procediere de alguna de las causas siguientes:

1ª. Vicio propio del buque, ó de los afectos, ó cosa asegurada;

2ª. Dolo ó culpa del tomador;

3ª. Baraterías del capitán ó de la tripulación;

[a] Véase el art. 731 del Código Español.

4ª. Si se han cargado las mercancías en buque diferente del que se designó en el contrato, á menos que, por acontecimiento de fuerza insuperable, haya tenido que transportarse la carga á otro buque;

5ª. Si se ha mudado el destino del buque.

En cualquiera de estos casos tiene derecho el dador á la gruesa al reembolso de su capital y premio, á no ser que otra cosa se hubiera pactado expresamente, en los casos de los núms. 3, 4 y 5.

Art. 1149. El contrato á la gruesa es nulo:

1°. Si se ha hecho á individuos de la tripulación, por sus salarios;

2°. Si tiene por objeto fletes no devengados, ganancias que se esperen de alguna negociación, ó uno y otro simultánea ó exclusivamente;

3°. Si el dador no corre alguna clase de riesgo;

4°. Si recae sobre objetos cuyos riesgos ya han sido tomados por otros en su totalidad.

En todos los referidos casos no surte el contrato sus efectos legales, sino que el tomador responde por el capital prestado y los intereses legales, aunque la cosa ú objeto del contrato haya perecido en el tiempo y lugar de los riesgos.

Art. 1150. Mediando sobre la misma cosa un contrato á la gruesa y otro de seguro, el producto de los efectos salvados será dividido entre el asegurador y el dador á la gruesa, en la proporción de sus respectivos intereses.[a]

Art. 1151. Si el contrato á la gruesa comprende el buque y cargamento, sin otra designación especial, los efectos conservados responden por el todo al dador, aunque el buque se pierda en el viaje de retorno.

Lo mismo sucede cuando el buque llega á buen puerto, y los efectos han perecido.

Art. 1152. Sufriendo desastre de mar, ó siendo apresado el buque ó los efectos sobre que recayó el préstamo á la gruesa, el tomador tiene el deber de avisar el suceso al dador, apenas llegue la noticia á su conocimiento.

Si el tomador se hallare á ese tiempo en el buque, ó próximo á los objetos sobre que recayó el préstamo, está obligado á emplear en su salvamento ó reclamación toda la diligencia propia de un mandatario exacto, so pena de responder por los daños y perjuicios que de su parte resultaren.

Art. 1153. El individuo que en caso de varamiento ó naufragio pagase deudas preferentes á las que resultan de un préstamo á la gruesa, queda subrogado por el mismo hecho en los derechos del acreedor primitivo.

Art. 1154. Las reglas establecidas en este Código acerca de las averías, sus estipulaciones, riesgos y responsabilidad en el contrato de seguro, se aplican igualmente al préstamo á riesgo marítimo.

En general, ocurriendo sobre el contrato á la gruesa caso que no se

[a] Véanse los arts. 732 y 735 del Código Español.

halle previsto en este título, se buscará su decisión por analogía, en cuanto sea compatible, en el título "De los seguros marítimos," y recíprocamente.

Título noveno.—*De los seguros marítimos.*

Capítulo primero.—De la forma y del objeto del contrato de seguros.

Art. 1155. La póliza debe enunciar, independientemente de las constancias prescritas por el art. 504:

1°. El nombre del capitán ó de quien haga sus veces; el del buque, y la designación de su bandera, y en caso de seguro del buque, la madera de su construcción, si está ó no forrado en cobre, si los fondos están en buen estado, ó la declaración de que el asegurador ignora estas circunstancias;

2°. El lugar en que los efectos fueron, debían ó deben ser cargados;

3°. Los puertos donde el buque deba cargar y descargar, así como aquéllos donde deba hacer escala;

4°. El puerto de donde el buque salió, debe ó ha debido salir, y la época de la salida, siempre que ésta se haya estipulado expresamente;

5°. El lugar donde deban empezar á correr los riesgos para el asegurador;

6°. La fecha y hora del contrato, aunque el viaje no se haya comenzado;

7°. Las demás cláusulas que quieran establecer los contratantes.

Todo salvo las excepciones señaladas en el presente título.[a]

Art. 1156. Las pólizas extendidas á la orden son trasmisibles por vía de endoso, con los mismos derechos, obligaciones y garantías que los demás papeles de comercio.

Sin embargo, pueden oponerse al tenedor las mismas excepciones que podrían oponerse al asegurado, con tal que se refieran al contrato de seguro.

Art. 1157. El seguro marítimo puede tener especialmente por objeto:

1°. El casco y quilla del buque, cargado ó no cargado, armado ó desarmado, navegando sólo ó acompañado;

2°. Las velas y aparejos;

3°. El armamento;

4°. Las provisiones, y en general todo lo que ha costado el buque hasta el momento de su salida;

5°. Las cantidades dadas á la gruesa y sus premios, y las tomadas, en cuanto á los riesgos que no estuvieren á cargo del dador, ó al excedente del valor sujeto al préstamo;

6°. El cargamento;

7°. El lucro esperado;

8°. El flete que se va á devengar;

9°. La libertad de los navegantes ó pasajeros.

[a] Véase el art. 738 del Código Español.

El seguro del buque, sin otra designación, comprende el casco y quilla, las velas, aparejos, armamento y provisiones; pero no la carga, aun cuando pertenezca al mismo armador, á no ser que se haga expresa mención en contrario.[a]

Art. 1158. El seguro puede hacerse sobre todo ó parte de los expresados objetos, junta ó separadamente.

En tiempo de paz ó de guerra, antes de empezar el viaje ó después de principiado.

Por el viaje de ida y vuelta, ó sólo por uno de ambos, por todo el tiempo del viaje, ó por tiempo limitado.

Por todos los riesgos de mar ó por algunos que específicamente se señalen.

Sobre buenas ó malas noticias.

Art. 1159. Si el asegurado ignorase la clase de efectos que espera, ó no supiese ciertamente el buque en que deben cargarse, puede celebrar válidamente el seguro, bajo el nombre genérico de efectos, en el primer caso, y en uno ó más buques, en el segundo, sin que el asegurado tenga precisión de designar el nombre del buque, desde que en la póliza declare que lo ignora, expresando la fecha y la firma de las órdenes ó carta de aviso que haya recibido.

Art. 1160. Celebrándose el seguro bajo el nombre genérico de efectos, el asegurado tiene que probar, en caso de pérdida que efectivamente se embarcaron los efectos hasta el valor declarado en la póliza, y si el seguro se hubiese celebrado con la cláusula: en uno ó más buques, tiene que probar que los efectos asegurados se cargaron efectivamente en el buque que sufrió la pérdida.

El seguro con la segunda cláusula referida, surte todos sus efectos, ya sea que se pruebe que los efectos asegurados fueron cargados por partes en diversos buques, ó que todos se cargaron en uno solo.

Art. 1161. La designación general de efectos no comprende moneda de calidad alguna, oro ó plata, alhajas ni municiones de guerra En seguros de esta naturaleza es necesario que se declare específicamente el objeto sobre que recae el seguro.

Art. 1162. Si se quisiere asegurar un buque ó cargamento, ó parte de uno ú otro que va á emprender viaje sin destino determinado, con objeto de verificar la venta donde mejor convenga, deberá el asegurado prevenir al asegurador la incertidumbre de su destino, con las demás circunstancias y órdenes que llevase el capitán, para que, teniéndolas en consideración, así como las escalas que se determinen y riesgos que puedan sobrevenir, se estipulen los premios que deben pagarse.

En la póliza deben expresarse todas estas circunstancias y las demás que ocurrieren.

Art. 1163. La cláusula de hacer escalas, comprende la facultad de cargar y descargar efectos en el punto de la escala, aunque esa circunstancia no se haya expresado en la póliza.

---

[a] Véase el art. 743 del Código Español.

Los riesgos, en tal caso, corren no sólo respecto de los efectos cargados en el lugar de la salida, sino de los que se cargaron en el puerto de la escala. Si en éste se venden efectos para comprar otros con su importe, quedan éstos subrogados á los primeros en todo lo relativo al seguro.

Art. 1164. Las escalas que se hagan por necesidad, para la conservación del buque ó su cargamento, así como la variación que se haga en el rumbo ó viaje por accidente de fuerza insuperable, se entienden comprendidas en el seguro, aunque no se hayan expresado en el contrato.

Art. 1165. Si el buque tuviese varios puntos de escala designados en la póliza disyuntivamente, puede el asegurado alterar el orden de las escalas; pero en tal caso sólo podrá hacer escala en una de los puertos especificados en la póliza.

Art. 1166. La variación voluntaria en el rumbo ó viaje del buque, y la alteración en el orden de las escalas que no proviniese de necesidad urgente ó fuerza mayor, anulará el seguro por lo que toca al resto del viaje. La variación en el rumbo ó en el viaje no consiste en una separación de poca importancia. Se considera que hay variación cuando el capitán, sin necesidad ó utilidad manifiesta, arriba á un puerto fuera de la línea de la ruta ó toma diverso rumbo del que debía tomar.

En caso de contestación á ese respecto, decidirá el juez, después de oído el dictamen de peritos.

Art. 1167. Aunque sea nulo en general el seguro de efectos que deben cargarse en un puerto y se cargan en otro, debe considerarse válido si no ha mediado dolo ó fraude de parte del asegurado, y si la carga se hace en un lugar próximo, tan sólo por la mayor seguridad ó los menores costos.

Art. 1168. Es nulo el contrato de seguro que tenga por objeto:

1°. Los sueldos de los individuos de la tripulación;

2°. Los buques ú objetos afectados á un contrato á la gruesa, por su valor íntegro y sin excepción de riesgos;

3°. Las cosas cuyo trático está prohibido por las leyes y reglamentos de la República;

4°. Los buques nacionales ó extranjeros empleados en el transporte de las cosas á que se refiere el número precedente.[a]

Art. 1169. No estando los buques ú objetos afectados por su valor íntegro al contrato á la gruesa, pueden ser asegurados el exceso y la avería común que deba pagarse en caso de feliz llegada.

Art. 1190. Es lícito hacer asegurar buques ya salidos, ó efectos ya transportados del lugar donde los riesgos debían empezar por cuenta del asegurador, con tal que se exprese en la póliza, sea la época precisa de la salida ó del transporte, sea la ignorancia del asegurado á tal respecto.

---

[a] Véase el art. 781 del Código Español.

Art. 1171. En todos los casos, la póliza debe enunciar, so pena de nulidad, la última noticia que el asegurado haya recibido relativamente al buque ó los efectos; y si el seguro se ha hecho por cuenta de un tercero, la fecha de la orden ó carta de aviso, ó la declaración expresa de que el seguro se ha hecho sin mandato del interesado.

Art. 1172. Declarando el asegurado en la póliza, que ignora la época de la salida del buque, y encontrándose que el seguro fué celebrado después de la salida del lugar donde empezaron á correr los riesgos por cuenta del asegurador, podrá éste exigir, en caso de daño ó avería, que el asegurado declare baja juramento haber ignorado el día de la salida.

Art. 1173. Designándose en la póliza el día de la salida del buque, es nulo el seguro si se probare que había salido antes.

Art. 1174. Si en la póliza no se ha hecho mención del día de la salida, ni de que el asegurado lo ignora, se presume que éste ha reconocido que el buque se hallaba todavía, á la salida del último correo llegado antes de la conclusión del contrato, en el lugar de donde debía salir.

Art. 1175. Es nulo el seguro que tiene por objeto:

Buques que no se encuentran todavía en el lugar donde deben empezar los riesgos, y que aun no se hallan en estado de emprender viaje ó de recibir carga;

Efectos que no podrían ser inmediatamente cargados;

Á no ser que se haga mención de esas circunstancias en la póliza, ó que se exprese que el asegurado las ignora, con mención de la orden ó carta de aviso ó declaración de no haberla; y en todos los casos, la última noticia que el asegurado haya recibido del buque ó de los efectos.

Art. 1176. El asegurado ó sus mandatarios están obligados en caso de pérdida á afirmar bajo juramento su ignorancia de las circunstancias referidas en el artículo precedente, siempre que lo exija el asegurador.

Art. 1177. La póliza de seguros sobre cantidades dadas á la gruesa debe expresar con separación, el capital prestado y el premio marítimo estipulado.

Expresándose sólo una suma, se entiende que no está incluído el premio, y que sólo comprende el capital que, en caso de pérdida, será pagado, en la forma determinada en el art. 1147.

Art. 1178. Todo seguro sobre sumas dadas á riesgo marítimo es nulo, si en la póliza no se enuncia:

1°. El nombre del tomador, aunque sea el capitán;

2°. El nombre del buque y del capitán que deben hacer el viaje;

3°. Siendo el seguro contratado por el tomador ó su mandatario, la designación de los riesgos que se quieren asegurar y que fueron exceptuados por el dador, ó la suma excedente sobre que es permitido el seguro;

4°. La declaración de si las cantidades prestadas fueron empleadas

en reparaciones ú otros gastos necesarios en el lugar de la descarga ó en el puerto de la arribada forzosa.

Art. 1179. Si durante el viaje el capitán se ha encontrado en la necesidad de tomar dinero á la gruesa, puede el prestamista hacer asegurar el importe del contrato, aunque ya hubiere otro seguro sobre los objetos afectados al cambio marítimo.

Art. 1180. Cuando sin necesidad y sólo en el interés del tomador, un buque ó efectos ya asegurados se afecten á un préstamo á la gruesa, el dador queda subrogado en los derechos que corresponderían al tomador contra el asegurador, hasta la suma concurrente de la cantidad prestada.

Sin embargo, si al dador á la gruesa no se le ha prevenido que existía el contrato de seguro, y lo afirma bajo juramento, los aseguradores á la gruesa no quedarán exonerados; pero en caso de pérdida, el asegurado tiene que cederles los derechos que tenga contra los aseguradores del buque ó de los efectos, en virtud de la subrogación legal.

Si el dador ejerce sus derechos directamente contra los aseguradores del buque ó de la carga, los aseguradores de la suma prestada quedan exonerados, restituyendo el premio.

Art. 1181. El seguro sobre el casco y quilla de un buque puede hacerse por el valor íntegro del buque con todas sus pertenencias y los gastos verificados hasta emprender viaje, descontados los préstamos á la gruesa que se hubiesen tomado sobre el buque.

Para que sea válido el seguro de los gastos verificados hasta emprender el viaje, debe expresarse esta condición en la póliza.

Art. 1182. Es lícito hacer asegurar efectos por su valor íntegro, según el precio de compra con todos los gastos hasta á bordo, comprendido el premio del seguro, sin que sea necesario especificar el valor de cada objeto.

Cuando se aseguran gastos, debe expresarse así en la póliza.

Art. 1183. Es válido el seguro del valor real de los objetos asegurados, aumentado con el flete, derechos de importación y otros gastos que en caso de llegada feliz deben necesariamente pagarse, siempre que así se estipule expresamente en la póliza.

Art. 1184. Si los objetos asegurados no llegan á buen puerto, queda sin efecto el aumento á que se refiere el artículo anterior, en cuanto pudiera impedir en todo ó en parte el pago del flete, derechos de importación y otros gastos indispensables. Si el flete se ha anticipado al capitán, según convención celebrada antes de la salida, subsiste el seguro en cuanto á esa anticipación; pero en caso de pérdida ó avería debe probarse el hecho del pago.

Art. 1185. Celebrándose el seguro sobre ganancia esperada, se valuará separadamente en la póliza, con designación de los efectos sobre que se espera el lucro, so pena de nulidad.

Art. 1186. Si se hubiese hecho una valuación en globo de la cosa

asegurada, con estipulación expresa de que el exceso del valor sea considerado como ganancia esperada, el seguro sólo será válido en cuanto al valor de los objetos asegurados. El exceso se reducirá á la cantidad de ganancia esperada que pueda probarse, haciéndose la valuación conforme á los arts. 1194 y 1195.

Art. 1187. El flete íntegro puede ser objeto de seguro.

En caso de pérdida ó varamiento del buque, se deducirá del flete asegurado todo lo que se deje de pagar, á consecuencia de ese suceso, por el capitán ó armador, á los individuos de la tripulación por sus sueldos y demás gastos.

Art. 1188. En caso de seguro de la libertad de los navegantes, el asegurador está obligado á rescatar al cautivo ó á suministrar para el rescate cierta suma, ó á perderla en favor del asegurado ó de sus herederos, si no se obtiene la libertad y muere en cautiverio, todo con sujeción á lo convenido.

Si la persona asegurada es rescatada por una suma menor que la estipulada, la diferencia quedará á favor del asegurador. Exigiéndose mayor suma, sólo podrá reclamar el asegurado la cantidad estipulada en la póliza.

Capítulo segundo.—De la valuación de las cosas aseguradas.

Art. 1189. El valor de la cosa asegurada debe determinarse expresamente en la póliza.

Art. 1190. En el seguro sobre el buque, faltando la declaración del valor, no surte efecto alguno el contrato.

Sin embargo, puede hacerse asegurar en una sola póliza y por una sola cantidad, el buque y el cargamento. En tal caso, la suma del seguro será repartida, según el valor del buque y de la carga.

Art. 1191. Asegurado el valor íntegro del casco y quilla del buque, puede, sin embargo, ser disminuído ese valor por el juez, oído el dictamen de peritos:

1°. Si el buque hubiese sido estimado, según el precio de compra ó de construcción, y por el tiempo ó los viajes se encontrase su valor disminuído;

2°. Si habiendo sido asegurado el buque para varios viajes, ha perecido después de hacer uno ó más, y percibido el flete.[a]

Art. 1192. Los efectos adquiridos por cambio se valúan por el precio que podrían obtener en la plaza ó puerto de la descarga, los efectos que se dieron en cambio, aumentado en la forma de los arts. 1182 y 1183.

Art. 1193. El valor del seguro sobre dinero á la gruesa se prueba por el contrato original, y el del seguro sobre los gastos hechos en el buque ó carga durante el viaje, con las respectivas cuentas competentemente legalizadas.

---

[a] Véase el Art. 752 del Código Español.

ART. 1194. La ganancia esperada se comprueba por los precios corrientes reconocidos, ó, en su defecto, por declaración de peritos que determinen la ganancia que razonablemente se hubiera podido obtener, si los efectos asegurados hubiesen llegado al lugar de su destino después de un viaje ordinario.

ART. 1195. Si resulta de los precios corrientes ó de la tasación de los peritos, que en caso de llegada la ganancia habría sido inferior á la suma declarada por el asegurado en la póliza, queda exonerado el asegurador pagando esa suma inferior. Nada tiene que pagar, si resulta que los objetos asegurados no habrían producido ganancia alguna.

ART. 1196. En el seguro de los fletes se determina la cantidad asegurada por los pólizas de fletamento ó por los conocimientos. En defecto de pólizas ó de conocimientos, y respecto á la carga que pertenezca á los dueños mismos del buque, el importe del flete será determinado por peritos.

ART. 1197. Las valuaciones hechas en moneda extranjera se convertirán en moneda corriente, según el cambio del día en que se firmó la póliza.

CAPÍTULO TERCERO.—DEL PRINCIPIO Y DEL FIN DE LOS RIESGOS.

ART. 1198. No constando de la póliza de seguro la época precisa en que deben empezar y concluír los riesgos en los seguros sobre buques, empiezan á correr por cuenta del asegurador desde el momento en que el buque leva su primera ancla, y terminan después que ha dado fondo y amarrado dentro del puerto de su destino, en el lugar designado para la descarga, si estuviese cargado, ó en el lugar que diese fondo y amarrase, si estuviera en lastre.

ART. 1199. Asegurándose un buque por viaje redondo, ó por más de un viaje, los riesgos corren sin interrupción, por cuenta del asegurador, desde el principio del primer viaje hasta el fin del último.

ART. 1200. En las pólizas de seguro por viaje redondo, están comprendidos los riesgos asegurados que sobrevinieren durante las estadías intermedias, aunque esa estipulación se hubiese omitido en la póliza.

ART. 1201. En los seguros de buques por estadías en algún puerto, los riesgos, en defecto de convención, empiezan á correr desde que el buque da fondo y amarra en el mismo puerto y acaban en el momento que leva su primera ancla para seguir viaje.

ART. 1202. En el caso de seguro sobre efectos, los riesgos empiezan desde el momento en que han sido transportados á los muelles, ó á la orilla del agua en el lugar de la carga para ser embarcados, y sólo terminan despúes que los efectos han sido descargados en el lugar de la descarga.

Los riesgos corren sin interrupción, aún en el caso de que el capitán se haya visto en la necesidad de descargar en el puerto á que arribara

para hacer reparaciones al buque, y acaban cuando el viaje queda legalmente revocado, ó da orden el asegurado para no volver á cargar los efectos, ó se termina el viaje.

Art. 1203. Los riesgos sobre el flete asegurado empiezan desde el momento y á medida que son recibidos á bordo los efectos que pagan flete; y acaban desde que salen del buque, y á medida que van saliendo, á no ser que por estipulación expresa ó por uso del puerto, el buque esté obligado á recibir la carga á la orilla del agua, y á ponerla en tierra por su cuenta.

En tal caso, los riesgos del flete acompañan los riesgos de los efectos.

Art. 1204. Los riesgos de los aseguradores de cantidades dadas á la gruesa empiezan y terminan en el momento en que empiezan y terminan los riesgos del contrato de cambio marítimo á que se refiere el seguro.

Art. 1205. En el seguro de ganancia esperada, los riesgos siguen la suerte de los afectos respectivos, empezando y acabando en las mismas épocas en que empieza y acaba el riesgo del seguro sobre los efectos.[a]

Capítulo cuarto.—De los derechos y obligaciones del asegurador y del asegurado

Art. 1206. En todos los casos en que el seguro se anula por hecho que no resulte directamente de fuerza mayor, ganarán los aseguradores el premio íntegro, siempre que los objetos asegurados hubieren empezado á correr el riesgo, y sólo retendrán el medio por ciento del valor asegurado, si no hubiesen empezado á correr los riesgos.

Sin embargo, anulándose algún seguro por viaje redondo con un solo premio, no adquiere el asegurador sino la mitad del premio estipulado.

Art. 1207. Corren por cuenta del asegurador todas las pérdidas y daños que sobrevengan á las cosas aseguradas por varamiento ó empeño del buque, con rotura ó sin ella, por tempestad, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo ó retención por orden del gobierno de una potencia extranjera, represalia, y generalmente por todos los accidentes y riesgos de mar, á no ser que el asegurador haya sido exonerado específicamente de alguno ó algunos riesgos por estipulación inserta en la póliza.[b]

Art. 1208. No son de cuenta de los aseguradores los daños que sobrevengan por hechos del asegurado ó por alguna de las causas siguientes:

1ª. Cambio voluntario de ruta, de viaje ó buque, sin consentimiento de los aseguradores;

---

[a] Véase el art. 761 del Código Español.

[b] Véase el art. 755 del Código Español.

2ª. Prolongación voluntaria del viaje más allá del último puerto designado en la póliza, en cuyo caso quedan excluídos los riesgos ulteriores. Acortándose el viaje, surte pleno efecto el seguro, si el puerto donde acaba el viaje es de los designados en la póliza para escala, sin que el asegurado tenga derecho para exigir en tal caso reducción del premio estipulado;

3ª. Mora de parte del capitán en emprender viaje después de estar provisto de todo lo necesario, en caso de seguro sobre casco y quilla del buque ó sobre el flete;

4ª. Separación espontánea de un convoy ú otro buque armado, habiendo estipulación de ir en conserva con él;

5ª. Vicio intrínseco, mala calidad ó mal acondicionamiento del objeto asegurado;

6ª. Merma ó derramamiento de líquidos;

7ª. Falta de estiva ó mal arrumaje de la carga;

8ª. Disminución natural de artículos que por su calidad son susceptibles de disolución, disminución ó quiebra en peso ó medida, entre su embarco ó desembarco, á no ser que el buque haya naufragado ó encallado, ó que los efectos hayan sido descargados y vueltos á cargar en un puerto de arribada necesaria.

En los casos en que el asegurador tenga que pagar el daño, debe deducirse la merma ordinaria que suelen sufrir efectos de la misma naturaleza, según dictamen de peritos.

Cuando esa disminución natural tuviera lugar, no responde el asegurador, si la avería no alcanzare á diez por ciento del valor del seguro; á no ser que el buque hubiese estado encallado, ó los efectos se hubiesen descargado por motivo de fuerza mayor, ó mediase estipulación contraria en la póliza.

9ª. Deterioración de amarras, velamen ú otras pertenencias del buque, procedente del uso ordinario á que están destinadas;

10. Avería simple ó particular, que, incluídos los gastos de los documenentos justificativos, no alcance á tres por ciento del valor asegurado;

11. Baratería del capitán ó de la tripulación á no ser que mediare estipulación contraria en la póliza. Esa estipulación es nula, cuando el seguro ha sido celebrado por el capitán, de cuenta propia ó ajena.

Se llama baratería todo acto por su naturaleza criminal, ejecutado por el capitán en el ejercicio de su empleo ó por la tripulación, ó por uno y otra conjuntamente, del cual resulte grave daño al buque ó á la carga, en oposición á la voluntad presunta de los dueños del buque.[a]

Art. 1209. El asegurador que toma los riesgos de baratería, responde por las pérdidas ó daños procedentes de la baratería del capitán ó de la tripulación, ya sea por consecuencia inmediata ó casual, siempre

[a] Véanse los arts. 756 y 781 del Código Español.

que el daño ó pérdida se haya verificado dentro del tiempo de los riesgos tomados, y en el viaje y puertos de la póliza.

Art. 1210. Los aseguradores no responden de los daños que resulten al buque por falta de exacta observancia de las leyes y reglamentos; pero esa falta no los exonera de la responsabilidad de los daños que de ella resultaren á la carga que han asegurado.

Art. 1211. Trasladándose el cargamento después de empezado el viaje á buque diverso del designado en la póliza, por razón de innavegabilidad ó fuerza mayor, seguirán corriendo los riesgos por cuenta del asegurador hasta que el buque llegue al puerto de destino, aunque el nuevo buque sea de diversa bandera, con tal que no fuere enemiga.

Art. 1212. La cláusula: *libre de averías*, exonera á los aseguradores de las averías simples ó particulares. La cláusula: *libre de toda avería*, los exonera también de las gruesas ó comunes.

Sin embargo, ninguna de estas cláusulas exonera á los aseguradores en los casos en que hubiere lugar al abandono.

Art. 1213. La cláusula libre de hostilidad exonera á los aseguradores de los daños ó pérdidas que sobrevengan por efecto de hostilidades. En tal caso, el contrato de seguro cesa desde que fué retardado el viaje, ó cambiada la derrota por causa de hostilidad, salva la obligación del asegurador de indemnizar el daño que hubiese tenido lugar antes de las hostilidades.

Sin embargo, si al estipular la excepción de hostilidades, se ha convenido que el asegurado, á pesar del apresamiento, será indemnizado de las pérdidas ordinarias, el asegurador responde por todos los daños que no resulten de las hostilidades hasta que el buque quede fondeado en el puerto. En caso de duda sobre la causa de la pérdida, se presume que la cosa asegurada ha perecido por los riesgos de mar y es responsable el asegurador.

Art. 1214. Si un buque ó un cargamento asegurados con la cláusula libre de hostilidades han sido hostilmente apresados ó retenidos en un puerto, se presumen apresados en el mar, y cesa la responsabilidad del asegurador.

Art. 1215. Cuando se señala en la póliza un tiempo limitado para el seguro, concluirá la responsabilidad de los aseguradores, transcurrido que sea el plazo, aun cuando estén pendientes los riesgos de las cosas aseguradas, pudiendo el asegurador celebrar sobre ellas nuevo contrato.

Art. 1216. El asegurado debe participar sin demora al asegurador, y habiendo diversos en la misma póliza, al primer firmante, todas las noticias que recibiere de cualquier daño sufrido por el buque ó la carga.

Art. 1217. Mientras el asegurado no verifique el abandono que tenga derecho á hacer en caso de naufragio, varamiento ú otro riesgo de mar, está obligado á emplear toda la diligencia posible para salvar ó reclamar

las cosas aseguradas, sin que para tales actos sea necesario mandato del asegurador, que quedará en la obligación de pagar al asegurado la cantidad que sea necesaria para la reclamación intentada ó que se pueda intentar.

El mal éxito de esas reclamaciones no perjudica al reembolso que tiene derecho á exigir el asegurado.

ART. 1218. Cuando el asegurado no pueda hacer por sí las respectivas reclamaciones que deban tener lugar fuera de su domicilio, debe nombrar para ese fin un mandatario idóneo, avisando el nombramiento al asegurador. Dado al aviso, cesa toda su responsabilidad á ese respecto, quedando únicamente obligado á ceder al asegurador, siempre que éste lo exigiere, las acciones que puedan competirle por los actos de su mandatario.

ART. 1219. El asegurado, en caso de apresamiento ó embargo ilegítimo, tiene obligación de reclamar la cosa asegurada, aunque la póliza no designe la nación á que el dueño pertenece, á no ser que en la misma póliza se le haya dispensado expresamente esa obligación.

ART. 1220. En el caso de los tres artículos precedentes, el asegurado tiene obligación de obrar de acuerdo con los aseguradores. No habiendo tiempo para consultar, obrará como mejor le pareciere, corriendo todos los gastos por cuenta de los aseguradores.

ART. 1221. En caso de abandono admitido por los aseguradores, ó de haber tomado éstos sobre sí las diligencias respectivas al salvamento ó á las reclamaciones, cesan las referidas obligaciones del capitán y del asegurado.

ART. 1222. La sentencia de un tribunal extranjero, aunque parezca basada en fundamentos manifiestamente injustos, ó hechos notoriamente falsos ó desfigurados, no basta para exonerar al asegurador del pago de la pérdida, si el asegurado puede probar que la cosa asegurada era realmente de propiedad neutral, y que ha empleado todos los medios á su alcance y producido todas las pruebas que le era posible prestar, para impedir la declaración de buena presa.

ART. 1223. En caso de seguro sobre préstamo á la gruesa, el asegurador no responde del fraude ni de la negligencia del tomador, á no ser que en la póliza hubiese estipulación expresa en contrario.

ART. 1224. El cambio de viaje por hecho del tomador rescinde el contrato de seguro hecho sobre préstamo á la gruesa, á no mediar en la póliza estipulación en contrario. Rescindido el contrato, antes de empezar á correr los riesgos, el asegurador recibe medio por ciento sobre el valor asegurado.

ART. 1225. Si se hubiese estipulado que el premio del seguro se aumentaría en caso de sobrevenir guerra ú otros acontecimientos, y no se hubiese fijado la cuota de ese aumento, se hará su regulación por peritos nombrados por las partes, habida consideración á los riesgos corridos, á las circunstancias especiales y á las estipulaciones de la póliza.

Art. 1226. En caso de que no se hayan expedido los objetos asegurados, ó que se hayan expedido en una cantidad menor que la estipulada, ó que por error se haya asegurado un valor más alto del que realmente tienen los efectos, y en general en todos los casos previstos en el art. 522, se aplicará lo dispuesto en el art. 1206.

Art. 1227. El que haya celebrado un seguro por cuenta ajena, sin indicar en la póliza el nombre de la persona por cuya cuenta haya obrado, no podrá exigir la devolución del premio, aunque alegue que el interesado no ha remitido los efectos asegurados, ó que los ha enviado en menor cantidad que la estipulada.

Art. 1228. Es nulo el ajuste que se hiciere en alta mar con los apresadores para rescatar la cosa asegurada, á no ser que para ello mediase autorización expresa en la póliza.

La restitución gratuita hecha por los apresadores cede siempre en beneficio de los dueños de los efectos asegurados, aun cuando haya sido hecha á favor del capitán ó de cualquiera otra persona.[a]

Art. 1229. Cuando en la póliza no se haya designado la época en que el asegurador deba verificar el pago de las cosas aseguradas, ó los daños que sean de su cuenta, estará obligado á verificarlo en los diez días siguientes á la presentación de la cuenta, instruída con los documentos respectivos.

Art. 1230. La cuenta del asegurado debe ir acompañada de documentos que justifiquen:

El contrato de seguro;

El embarque de los efectos asegurados;

El viaje del buque;

La pérdida de las cosas aseguradas.

Èstos documentos se comunicarán á los aseguradores, para que en su vista verifiquen el pago del seguro, ó deduzcan su oposición.[b]

Art. 1231. Los aseguradores podrán contradecir los hechos en que apoye su demanda el asegurado, y se les admitirá prueba en contrario, sin perjuicio del pago de la cantidad asegurada, el que deberá verificarse sin demora, siempre que sea ejecutiva la póliza del seguro, y se presten por el demandante fianzas suficientes que respondan, en su caso, de la restitución de la cantidad percibida.

Capítulo quinto.—Del abandono.

Art. 1232. El asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas, dejándolas por cuenta de los aseguradores y exigir de éstos las cantidades que aseguraron sobre ellas, en los casos de:

Apresamiento;

Naufragio;

Rotura ó varamiento del buque que lo inhabilite para navegar;

---

[a] Véase el art. 768 del Código Español.

[b] Véase el art. 769 del Código Español.

Embargo ó detención por orden del Gobierno propio ó extranjero;

Imposibilidad de que las cosas aseguradas lleguen á su destino;

Pérdida total de las cosas aseguradas;

Deterioración que disminuya su valor hasta las tres cuartas partes de su totalidad.

Todos los demás daños se reputan avería y se soportarán por quien corresponda, según los términos en que se haya contratado el seguro.[a]

Art. 1233. El abandono en los casos expresados en el artículo precedente debe hacerse judicialmente, dentro de los términos establecidos en los arts. 1235 y siguientes.

Art. 1234. No es admisible el abandono por causa de innavegabilidad, si el buque, siendo debidamente reparado, puede ser puesto en estado de continuar viaje hasta el lugar de su destino, á no ser que de los presupuestos que judicialmente se levantasen, resultare que los costos de la reparación subirían á más de las tres cuartas partes del valor en que se aseguró el buque.

Art. 1235. Si el buque ha encallado, ó éste ó los efectos han sido apresados ó embargados, el abandono puede hacerse inmediatamente cuando los aseguradores rehusen ó descuiden hacer al asegurado los adelantos necesarios para atender á los gastos del salvamento ó de la reclamación.

En caso de contestación, esa suma será determinada por el juez.

Debe ser pagada por el asegurador aún en el caso de que los gastos, unidos al importe del daño que tiene que indemnizar, excedan á la suma sobre que se contrajo el seguro.

Art. 1236. El asegurado puede hacer abandono y exigir el pago de los objetos asegurados, sin necesidad de probar su pérdida, si pasados seis meses contados desde la salida del buque en los viajes para cualquier puerto de la América Meridional, ó un año para cualquier puerto del mundo, no se hubiese recibido noticia alguna del buque.

Si resultase que el buque no se había perdido, ó se probare que la pérdida tuvo lugar después de concluído el plazo estipulado para los riesgos, el asegurado tendrá que devolver las cantidades que hubiese percibido.

Art. 1237. En los casos de apresamiento ó embargo de alguna potencia, podrá hacerse el abandono seis meses después del apresamiento ó del embargo si durase más tiempo.

Art. 1238. Cuando los efectos deteriorados ó los buques declarados innavegables son vendidos en el viaje, puede el asegurado hacer abandono de sus derechos al asegurador, si á pesar de sus diligencias no puede recibir el precio de los objetos asegurados en los plazos designados en el art. 1236. Esos plazos empiezan á correr desde el día en que se recibió la noticia del desastre.

Se tendrá por recibida la noticia desde que se haga notoria entre

---

[a] Vease el art. 789 del Código Español.

los comerciantes de la residencia del asegurado, ó se le pruebe por cualquier medio legítimo, que recibió aviso del suceso por medio del capitán, el consignatario ó cualquier otro corresponsal.

Art. 1239. En los casos especificados en los tres artículos precedentes, el abandono será notificado á los aseguradores en el plazo de tres meses, contados desde la expiración de las diversas épocas señaladas en los referidos artículos.

El abandono en todos los demás casos debe ser intimado á los aseguradores en el plazo de seis meses ó un año, según la distinción del art. 1236, contados desde el día de la llegada de la noticia del desastre.

Art. 1240. El asegurado en ningún caso está obligado á hacer abandono.

No será admitido el que haga, vencidos los plazos señalados en el artículo precedente.

Art. 1241. El abandono sólo es admisible por pérdidas ocurridas después de comenzado el viaje.

El abandono no puede, sin consentimiento del asegurador, ser parcial, ni condicional, sino que debe comprender todos los efectos contenidos en la póliza. Sin embargo, si en la misma póliza se hubiese asegurado el buque y cargamento, determinándose el valor de cada objeto, puede tener lugar el abandono de cada uno de los dos separadamente.

Si el buque ó efectos no han sido asegurados por su valor íntegro, de modo que el asegurado haya corrido en parte los riesgos, el abandono se extiende hasta la suma concurrente de lo asegurado, en proporción á lo que dejó de asegurarse.

Art. 1242. En el caso de innavegabilidad del buque, puede el asegurado hacer abandono, si el capitán, cargadores ó personas que lo representan no pudieren fletar otro buque para transportar la carga á su destino, dentro de sesenta días contados después de declarada la innavegabilidad.

Art. 1243. No se admite el abandono, cuando en los casos de apresamiento constase que el buque fué represado antes de intimado el abandono, á no ser que los daños sufridos por el apresamiento y los gastos y premios de la represa ó salvamento alcanzasen á tres cuartos, á lo menos, del valor asegurado, ó si, por consecuencia del represamiento, los efectos asegurados hubiesen pasado al dominio de tercero.

Art. 1244. Se comprende en el abandono del buque el flete de los efectos que se salven, aun cuando se haya pagado con anticipación, y se considerará como pertenencia de los aseguradores, salva la preferencia que pueda competir sobre ellos á los individuos de la tripulación por los sueldos vencidos en el viaje y á otros cualesquier acreedores privilegiados.[a]

[a] Art. 1244 es parecido al art. 796 del Código Español.

ART. 1245. Si los fletes se hallasen asegurados, pertenecerán á los aseguradores los que se debiesen por los efectos que se hubiesen salvado, deducidos los gastos de salvamento y los sueldos debidos á los individuos de la tripulacíon por el viaje.

ART. 1246. El asegurado, en los casos en que puede hacer abandono, está obligado á participar á los aseguradores los avisos que hubiese recibido, dentro de veinte y cuatro horas de su recepción, ó por el segundo correo, so pena de daños y perjuicios.

ART. 1247. El asegurado al hacer abandono tiene obligación de participar á los aseguradores todas las diligencias que haya hecho para salvar los efectos asegurados, designando las personas y corresponsales que para tal fin haya empleado.

Está asimismo obligado á declarar todos los seguros que ha celebrado por sí ó por otro, ó que hubiese ordenado se celebrasen sobre los objetos asegurados, así como los préstamos á la gruesa que se hayan tomado con su conocimiento sobre el buque ó los efectos. Hasta que haya hecho esa declaración, no empezará á correr el plazo en que debe ser reintegrado del valor de los efectos.

ART. 1248. Si el asegurado cometiera fraude en la declaración que prescribe el artículo precedente, perderá todos los derechos que le competían por el seguro, sin dejar de responder al pago de los préstamos que hubiese tomado sobre los efectos asegurados, aunque se hubiesen perdido.[a]

ART. 1249. Verificado el abandono en la forma prescrita por este Código, se transfiere á los aseguradores el dominio de las cosas abandonadas, desde el momento de la notificación del abandono, correspondiéndoles las mejoras ó detrimentos que en ella sobrevengan.

Sin embargo, las cosas abandonadas quedan especialmente afectadas al pago de lo que se debe al asegurado.

ART. 1250. El abandono válidamente verificado no puede revocarse, aunque el asegurado ofrezca devolver la suma recibida ó el asegurador que haya recobrado la cosa asegurada esté pronto á devolverla.

TÍTULO DÉCIMO.—*De los seguros contra los riesgos del transporte por tierra,*[b] *ó por los ríos ó aguas interiores.*

ART. 1251. La póliza debe enunciar, además de las constancias prescritas por el art. 504:

1°. El tiempo que debe durar el viaje, si en la carta de porte hay estipulación á ese respecto;

2°. Si el viaje debe ser continuado sin interrupción;

3°. El nombre del patrón, del acarreador ó del comisionista del transporte.[c]

---

[a] Arts. 1247 y 1248 son parecidos al art. 800 del Código Español.

[b] Véase el tít. VIII, l. 2, s. 4°, del Código Español.

[c] Véase el art. 349 del Código Español.

ART. 1252. Los seguros que tienen por objeto el transporte por tierra ó por los ríos y aguas interiores serán determinados en general conforme á las disposiciones relativas á los seguros marítimos, salvas las modificaciones establecidas en los artículos siguientes.[a]

ART. 1253. En caso de seguros de efectos, empiezan á correr los riesgos por cuenta del asegurador, desde que los efectos son llevados á los lugares donde deben ser cargados, y acaban, desde que los efectos llegan al lugar de su destino, y son entregados ó puestos á la disposición del asegurado ó de su mandatario.

ART. 1254. En caso de seguro de efectos que deban ser transportados por tierra ó por los ríos y aguas interiores, ó alternativamente por tierra y por agua, no responde de los daños el asegurador si la travesía se ha efectuado sin necesidad por caminos extraordinarios, ó de una manera que no sea común.

ART. 1255. Si el tiempo del viaje se ha determinado por la carta de porte y se ha hecho mención de ella en la póliza, el asegurador no responde de los daños que hayan tenido lugar después del plazo dentro del cual debieran haber sido transportados los efectos.

ART. 1256. En caso de seguro de efectos que deben ser transportados por tierra, ó por agua, ó por agua y tierra alternativamente, seguirán los riesgos por cuenta del asegurador aun cuando en la continuación del viaje sean descargados, almacenados y vueltos á cargar en otros buques, wagones ó carros.

ART. 1257. Lo mismo sucederá en caso de seguro de efectos que deban ser transportados por ríos ó aguas interiores, cuando se cargan en otros buques, á no ser que en la póliza de seguro se haya estipulado que el transporte debe hacerse en buque determinado. Aun en este último caso, continuarán los riesgos por cuenta del asegurador, si se ha trasbordado la carga para hacer flotar el buque, estando bajo el río, ó por otros motivos igualmente imperiosos.

ART. 1258. En caso de seguros de objetos que deban transportarse por tierra, responde el asegurador de los daños causados por culpa ó fraude de los que están encargados de recibir, de transportar ó de entregar los efectos.

ART. 1259. En los casos en que es admisible el abandono, conforme á las disposiciones del capítulo 5° del título precedente, el asegurado sólo puede verificar el abandono en el plazo de un mes, contado desde el día en que llegó á su noticia el daño ó pérdida.

ART. 1260. Los interesados pueden, por estipulación expresa, separarse de las reglas establecidas en los arts. 1253 y siguientes.

---

[a] La interpretación del art. 432 y siguientes del Código Español es parecida á este artículo.

TÍTULO UNDÉCIMO.—*De los choques y abordajes.*

ART. 1261. El daño causado por abordaje fortuito ó de fuerza mayor será soportado sin repetición por el buque que lo hubiera sufrido, salvo las acciones que correspondan contra el asegurador.

ART. 1262. Abordando un buque á otro por dolo, impericia ó negligencia del capitán ó de la tripulación, ó por falta de observancia de los reglamentos del puerto, todo el daño causado al buque ó su carga deberá ser sufrido por el capitán que hubiera dado causa al abordaje.[a]

ART. 1263. Si ha habido culpa por parte de los dos capitanes ó de los individuos de las dos tripulaciones, cada buque soportará su daño. Así en este caso como en el del artículo precedente, los capitanes son responsables hacia los dueños de los buques y del cargamento dañado, salvo su acción, si hubiere lugar, contra los oficiales é individuos de la tripulación.

ART. 1264. Si hay duda en cuanto á las causas del choque, se reunirá en una sola masa el daño sufrido por los buques, después de valuado por arbitradores, y se dividirá entre todos, en proporción al valor respectivo de los buques. El daño será distribuído en forma de avería gruesa en cada buque.

ART. 1265. Las prescripciones de este título se aplicarán igualmente cuando el abordaje haya tenido lugar entre más de dos buques.

Abordando un buque á otro sin que pueda imputársele falta, y á consecuencia de haber sido abordado por falta de un tercer buque, toda la responsabilidad es á cargo de este último.

ART. 1266. Tratándose del cargamento, todo abordaje se presume fortuito, mientras no se pruebe impericia ó negligencia del capitán ó de la tripulacion. En tal caso, el daño que sobrevenga al cargamento se reputa avería particular á cargo de quien la ha sufrido.

ART. 1267. Si se prueba que el abordaje ha provenido por culpa ó negligencia de uno de los capitanes ó de ambos, el daño que sobrevenga al cargamento debe ser reparado por el capitán ó capitanes y sus buques respectivos.

ART. 1268. La acción para el resarcimiento de los daños resultantes del abordaje de los buques, no será admisible si no se hiciera protesta ó reclamo dentro del quinto día, ante la autoridad del lugar del siniestro ó de la primera arribada.

Respecto de los daños causados á las personas ó á las mercaderías, la falta de protesta no perjudicará á los interesados que no se hallaron en el buque ó que no se hallában en condiciones de manifestar su voluntad.[b]

ART. 1269. Todos los daños causados por choques ó abordajes serán valuados por arbitradores.

---

[a] Art. 1262 es parecido al art. 826 del Código Español.

[b] Véase el art. 835 del Código Español.

Así en el caso del art. 1264, como en todos los demás que ocurrieren, relativamente á abordajes, las diferencias serán sometidas al juicio de peritos arbitradores, que determinarán, con la menor dilación posible, cuál de los buques ha sido causante del daño, sujetándose á las disposiciones de los reglamentos de puerto, y á los usos y prácticas del lugar.

Art. 1270. Si verificándose el abordaje en alta mar, el buque abordado se ve en la precisión de buscar puerto de arribada para hacer sus reparaciones y se pierde en la derrota, esa pérdida se presume causada por el abordaje.[a]

Art. 1271. Todas las pérdidas resultantes del abordaje pertenecen á la clase de averías particulares, exceptuándose los casos del art. 1264, así como aquel en que el buque para evitar daño mayor, pica sus amarras y aborda á otro para su propia salvación. Los daños que el buque sufra en tal caso serán distribuídos entre buque y flete, como avería común en la forma prescrita en el art. 1264.

Art. 1272. En cualquier caso en que, según las disposiciones de este título, recae la responsabilidad por culpa, negligencia ó impericia sobre el capitán, si el buque tuviese práctico á bordo, tendrá el capitán derecho á exigirle la indemnización que fuese condenado á pagar.

Art. 1273. En todo caso de choque de dos ó más buques es deber del capitán, ó de cualquiera otra persona á cuyo cargo se hallare el buque, siempre que pueda hacerlo sin peligro para su buque, tripulación y pasajeros, permanecer próximo al otro buque, hasta que se persuada que su asistencia es ya inútil, y prestar á este buque, á su tripulación y á los pasajeros, todos los auxilios posibles y útiles para salvarles de todo peligro resultante del abordaje.

Si el capitán ó cualquiera otra persona á cuyo cargo se hallare el buque no se conformare á estas prescripciones, se presumirá, no probándose lo contrario, que había ocasionado el abordaje por una maniobra falsa por negligencia ó falta de cuidados, y sufrirá además la pena que se establezca en el Código de la marina mercante ó en la ley.

Título duodécimo.—*De las arribadas forzosas.*

Art. 1274. Cuando un buque entra por necesidad en algún puerto ó lugar distinto de los determinados en el viaje estipulado, se dice que hace arribada forzosa.

Son justas causas de arribada:

1ª. La falta de víveres ó de aguada;

2ª. Cualquier accidente en la tripulación, carga ó buque que inhabilite á éste para continuar la navegación;

3ª. El temor fundado de enemigos ó piratas.[b]

---

[a] Véase el art. 833 del Código Español.

[b] Véase el art. 819 del Código Español.

ART. 1275. Aun en los casos previstos en el artículo precedente, no se tendrá por legítima la arribada:

1°. Si la falta de víveres ó de aguada proviniese de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario para el viaje, según uso y costumbre de los navegantes, ó de haberse perdido ó corrompido por mala colocación ó descuido, ó porque el capitán hubiese vendido alguna parte de los víveres ó aguada;

2°. Si la innavegabilidad del buque procediese de no haberlo reparado, pertrechado ó dispuesto competentemente para el viaje, ó de mal arrumaje de la carga;

3°. Si el temor de enemigos ó piratas no hubiese sido fundado en hechos positivos que no dejen lugar á la duda.[a]

ART. 1276. Dentro de vienticuatro horas útiles de la llegada al puerto de arribada, se presentará el capitán ante la autoridad competente á formalizar la correspondiente protesta, que justificará ante la misma autoridad, conforme á lo prescrito en el art. 939.

ART. 1277. Los gastos de la arribada forzosa serán de cuenta del fletante, ó del fletador, ó de ambos, según sean las causas que los han motivado, salvo su derecho á repetirlos contra quien hubiere lugar.[b]

ART. 1278. En todos los casos en que la arribada sea legítima, ni el armador ni el capitán responden por los perjuicios que pueden seguirse á los cargadores de resultas de la arribada.

Si la arribada no fuese legítima, el armador y el capitán responderán solidariamente hasta la suma concurrente del valor del buque y fletes.

ART. 1279. Sólo se procederá á la descarga en el puerto de arribada, cuando sea de indispensable necesidad hacerlo, para practicar las reparaciones que el buque necesite, ó para evitar daños ó avería en el cargamento.

En ambos casos, debe preceder á la descarga la autorización del tribunal ó de la autoridad que conozca de los negocios mercantiles. En puerto extranjero donde haya cónsul de la República, será de su cargo dar esa autorización.

ART. 1280. En caso de procederse á la descarga, el capitán es responsable de la guarda y buena conservación de los efectos descargados, salvos únicamente los casos de fuerza mayor, ó de tal naturaleza que no puedan ser evitados.

ART. 1281. La carga averiada será reparada ó vendida, como pareciere más conveniente, precediendo en todo caso autorización competente.

ART. 1282. Cesando el motivo que obligó á la arribada forzosa, no podrá el capitán, bajo pretexto alguno, diferir la continuación del viaje, so pena de responder por los daños y perjuicios que resultasen de la dilación voluntaria.

---

[a] Véase el art. 820 del Código Español.

[b] Art. 1277 es parecido al art. 821 del Código Español.

Si la arribada se hubiese verificado por temor de enemigos ó piratas, se deliberará á la salida del buque en junta de oficiales, con asistencia de los interesados en el cargamento que se hallen presentes, en los términos prescritos por el art. 933.

TÍTULO DÉCIMOTERCERO.—*De los naufragios.*

ART. 1283. Encallando ó naufragando el buque, sus dueños y los interesados en el cargamento, sufrirán individualmente las pérdidas ó menoscabos que ocurran en sus respectivas propiedades, perteneciéndoles los restos de ellas que puedan salvarse, y sin perjuicio de las acciones que competan en los casos de los arts. 908 y siguientes y 972.

ART. 1284. Nadie puede, sin consentimiento expreso del capitán, ó del que haga sus veces, entrar á bordo de un buque para auxiliarle, salvarle, ó bajo otro pretexto, cualquiera que fuera.

Estando presente el capitán, ó el oficial que haga sus veces, nadie podrá sin su consentimiento expreso, salvar el buque encallado ó naufragado, ni recoger los efectos que existan en las costas ó en las playas.

ART. 1285. Salvándose un buque ó efectos naufragados, y siendo conocidos el capitán, el dueño ó las personas que hagan sus veces, las cosas salvadas serán puestas inmediatamente á su disposición, dando fianza bastante por los gastos del salvamento.

ART. 1286. La persona que retuviese buques salvados ó dejase de entregar inmediatamente los efectos naufragados al capitán, oficial, cargador ó consignatario que los reclamasen, ofreciendo la fianza prescrita en el artículo anterior, perderá todo derecho á cualquier salario de asistencia ó salvamento y responderá personalmente por los daños y perjuicios que resulten de la retención.

ART. 1287. Los gastos y el flete para el transporte de los efectos desde el lugar en que se han salvado hasta el de su destino, serán pagados por quien los recibiere en los casos previstos en los artículos precedentes, salvo su derecho á repetirlos, si hubiese lugar.

ART. 1288. Naufragando un buque que va en convoy ó en conserva, se distribuirá la parte de su cargamento y de pertrechos que haya podido salvarse, entre los demás buques, en proporción á la cavidad que cada uno tenga expedita.

Si algún capitán lo rehusare sin justa causa, el capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que de ello se siguen, y en el primer puerto ratificará la protesta en la forma prescripta por el art. 939.[a]

ART. 1289. Cuando no sea posible trasbordar á los buques de auxilio todos los efectos naufragados, se salvarán con preferencia los de más valor y menos volumen, para cuya elección procederá el capitán de acuerdo con los oficiales del buque, conforme á lo determinado en el art. 933.

---

[a] Arts. 1288 y 1289 son parecidos al art. 843 del Código Español.

ART. 1290. El capitán que recogió los efectos naufragados, continuará su rumbo, conduciéndolos al puerto donde iba destinado su buque, en el cual se depositarán con autorización judicial, por cuenta de los legítimos interesados.

En el caso que sin variar de rumbo, y siguiendo el mismo viaje, se puedan descargar los efectos en el puerto á que iban consignados, podrá el capitán arribar á éste siempre que consientan en ello los cargadores ó sobrecargos que se hallen presentes, así como los pasajeros y oficiales del buque, y no haya riesgo manifiesto de accidentes de mar ó de enemigos; pero no podrá verificarlo contra la deliberación de aquéllos, ni en tiempo de guerra, ó cuando el puerto sea de entrada peligrosa.[a]

ART. 1291. Todos los gastos de la arribada que se hagan con el motivo indicado en el artículo precedente, serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, además de pagar los fletes correspondientes, que en defecto de convenio se regularán á juicio de árbitros en el puerto de la descarga, teniendo en consideración la distancia que haya porteado los efectos el buque que los recogió, la dilación que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recogerlos y los riesgos que en ello corrió.

ART. 1292. Cuando no se puedan conservar los objetos recogidos por hallarse averiados, ó cuando en el término de un año no se puedan descubrir sus legítimos dueños para darles aviso de su existencia, procederá el tribunal, á cuya orden se depositaren, á venderlos en pública subasta, depositando su producto, deducidos los gastos, para entregarlo á quien corresponda si se presentare dentro del plazo prescrito en el artículo 1301.

ART. 1293. Salvándose un buque ó efectos en el mar ó en las costas de la República, estando ausente el capitán, oficiales, dueño ó consignatario, y no siendo conocidos los efectos salvados, serán inmediatamente transportados al lugar más próximo del salvamento, y entregados á la autoridad administrativa encargada de los naufragios, y en su defecto, á la autoridad local.

En caso de contravención, los que hayan cooperado al salvamento, pierden los derechos que les corresponden á tal respecto, y responden personalmente por los daños que se siguieren, sin perjuicio de la acción criminal á que hubiere lugar.

ART. 1294. El salvamento de los buques encallados ó naufragados y la recaudación de efectos naufragados en las playas ó sus cercanías, ya sea que el capitán esté presente ó ausente, sólo podrá tener lugar bajo la dirección exclusiva de la autoridad administrativa encargada de las cosas naufragadas, y en su defecto, bajo la dirección de la autoridad local.

---

[a] Art. 1290 es parecido al art. 844 del Código Español.

Si no resulta claramente probada la pertenencia de los efectos salvados ó recogidos, ó si hay contestación á tal respecto, ya sea á causa de la confusión de los efectos, ó en cualquier otra manera, el funcionario, ó la administración local arriba indicados, quedarán exclusivamente encargados de su custodia y conservación.

No se consideran encallados, á los efectos de este artículo, los buques varados por orden del capitán, ni los que por caso fortuito vinieren á la costa, de manera que la descarga pueda verificarse regularmente y sin peligro.

Art. 1295. La autoridad encargada de los naufragios, ó en su defecto la autoridad local, tiene obligación de hacer inventario fiel de las cosas salvadas, y en lo que toca á la entrega de los efectos, tiene las mismas obligaciones que los particulares que han cooperado al salvamento.

Recíprocamente, los capitanes ó dueños del buque ó de los efectos, tienen para con la autoridad, acerca del salvamento, las mismas obligaciones que quedan prescritas respecto de los particulares.

Art. 1296. La autoridad que asistiere al naufragio ó á la recaudación de los objetos salvados, está obligada á dar cuenta al tribunal de comercio respectivo, dentro de cuarenta y ocho horas á más tardar, de los sucesos arriba mencionados y de las medidas que haya tomado.

Art. 1297. No mediando reclamaciones, debe procederse á la venta en remate público, sin pérdida de tiempo, de todos los efectos que por su mal estado, ó por su naturaleza estén sujetos á deteriorarse, ó cuya conservación y depósito en especie fueran evidentemente contrarios á los intereses del propietario.

Art. 1298. Dentro de los ocho días siguientes al salvamento se hará anunciar en uno de los periódicos de lugar más próximo todas las circunstancias del suceso, con designación exacta de las marcas y números de los efectos, invitando á los interesados á que deduzcan sus respectivas reclamaciones. Ese anuncio deberá ser repetido cuatro veces, una cada mes.

Art. 1299. Justificado el derecho del reclamante por los conocimientos ú otros documentos legales, se les entregarán los efectos salvados, previo el pago de los gastos y salarios que se deban por el salvamento.

En caso de duda acerca del derecho del reclamante, oposición de tercero, ó contestación sobre el salvamento y los gastos, podrá el tribunal ordenar la entrega de los efectos, prestándose fianza bastante.

Art. 1300. No apareciendo persona alguna á reclamar después de los cuatro anuncios arriba mencionados, y de transcurrido el término de un año, se procederá á la venta en remate público, conforme á lo dispuesto en el art. 1292. En tal caso la aprobación judicial de la cuenta no perjudica el derecho de los interesados que podrán hacer los reparos y observaciones que crean convenientes.

Art. 1301. El propietario de los objetos salvados podrá durante

diez años reclamar el importe del precio de la venta. Transcurrido ese plazo, la cantidad depositada pasará al dominio del fisco.

Art. 1302. No se pagará derecho alguno de varamiento, naufragio ni otro semejante del buque ó efectos naufragados, ya sea que pertenezca á nacionales ó extranjeros.

Art. 1303. El salario debido por los socorros prestados á buques ó efectos en peligro ó naufragados es de dos clases: salario de asistencia y salario de salvamento.

Art. 1304. Se debe salario de asistencia cuando el buque y carga, conjunta y separadamente, son repuestos en alta mar, ó conducidos á buen puerto.

Ese salario se determina teniendo en consideración la prontitud y naturaleza del servicio, el tiempo que se ha empleado en prestarlo, el número de las personas que indispensablemente debieron asistir, el peligro que se ha corrido y la fidelidad con que las personas que lo han prestado hayan hecho la entrega de los objetos salvados.

Art. 1305. Los casos de salvamento son:

Si se recuperan ó salvan un buque ó efectos encontrados sin dirección en alta mar, ó en las playas ó costas;

Si se salvan efectos de un buque encallado que se encuentra en tal estado de peligro que no puede ser considerado como lugar seguro para los efectos ni como asilo para los individuos de la tripulacion;

Si se sacan efectos de un buque que se ha roto efectivamente;

Si hallándose un buque en peligro inminente, ó no presentando ya seguridad, es abandonado por la tripulación, ó cuando, habiéndose ésta ausentado, ocupan el buque los que desean salvarlo y lo conducen á puerto con toda la carga ó parte de ella.

Art. 1306. Para la estimación del salario de salvamento se deben considerar no sólo las circunstancias indicadas en el art. 1304, sino también el peligro en que han estado los objetos salvados y el valor de esos objetos, que será determinado por peritos arbitradores.

Art. 1307. En caso de contestación, la tasación de los salarios de asistencia ó salvamento, así como el nombramiento de los peritos arbitradores, serán hechos por el tribunal competente.

Art. 1308. Si el buque ha sido abandonado por el capitán y los individuos de la tripulación, y ocupado por los que desean salvarlo, será permitido al capitán ó los otros oficiales de servicio volver de nuevo al buque y tomar la dirección.

En tal caso las personas que lo habían ocupado tendrán obligación, so pena de perder su salario y de responder por los daños y perjuicios, de entregar al capitán el mando del buque, salvo los derechos, adquiridos anteriormente por el salvamento.

Art. 1309. Si un buque ó los efectos salvados y entregados al dueño mediante fianza se perdiesen entre el lugar del salvamento y el puerto del destino, sin haber precedido estimación de su valor, los peritos

arbitradores darán al buque y efectos salvados el valor que probablemente habrían tenido en el lugar donde se entregaron los efectos.

Art. 1310. Toda convención, transacción ó promesa sobre salario de asistencia ó salvamento será nula si es hecha en alta mar, ó al tiempo del varamiento con el capitán ú otro oficial, ya sea respecto del buque ya de los efectos que se hallaren en peligro.

Terminado el riesgo, es lícito hacer transacciones y arreglos amigables; pero aun en tal caso no serán obligatorios respecto de los propietarios, consignatarios ó aseguradores que no los hayan consentido.

Art. 1311. Las cuestiones que se suscitaren sobre el pago de salarios de asistencia y salvamento serán decididas en la República, por el Tribunal Comercial del lugar del destino del buque ó del puerto donde el buque entrare ó fuere conducido.

Título décimoquinto.—*De la hipoteca naval.*[a]

Art. 1351. Sobre todo buque de más de veinte toneladas podrá constituírse hipoteca, de acuerdo con lo que se establece en el presente título.

Art. 1352. El contrato de la hipoteca se hará por escritura pública ó privada, y comprenderá todo el buque ó solamente parte de él.

Art. 1353. No podrá constituírse hipoteca sobre buque ó parte de él sino por su dueño ó por un mandatario suyo, con poder especial, con excepción del caso previsto por el art. 932.

Art. 1354. La hipoteca constituída sobre un buque comprenderá todos los aparejos pertenecientes á él, salvo pacto expreso en contrario.

Art. 1355. La hipoteca deberá inscribirse en un registro especial en la escribanía de marina del puerto en que se encuentra matriculado el buque, haciéndose anotación de ella por el escribano, en la escritura del buque y en su matrícula.

Art. 1356. Si el contrato de la hipoteca fuese hecho por escritura privada, deberá dejarse un ejemplar de ella en la escribanía, donde quedará depositado.

El escribano hará constar bajo su firma la formalidad de la inscripción, en los otros ejemplares del contrato que conserven los interesados.

Art. 1357. Si se constituyese varias hipotecas sobre un mismo buque, ó parte de buque, el orden de su inscripción establecerá prioridad entre ellas.

La prioridad para las hipotecas constituídas en el mismo día, se establecerá según la hora de su inscripción, la que deberá hacerse constar en el registro y en los contratos, por el escribano, así como en la escritura y matrícula del buque.

Art. 1358. La hipoteca sobre buques se extinguirá pasados tres años desde la fecha de su inscripción, si no fuese renovada.

---

[a] Véase la ley de 21 de agosto de 1903 sobre "hipoteca naval" de España.

ART. 1359. El contrato de hipoteca naval, después de registrado, podrá transferirse por medio de endosos, que importarán transferencia del derecho hipotecario.

ART. 1360. Los escribanos de marina deberán manifestar á quien se interese, el estado de las hipotecas inscritas sobre un buque.

ART. 1361. En caso de pérdida del buque ó de quedar inutilizado para la navegación, los acreedores hipotecarios podrán ejercer sus derechos sobre los objetos salvados ó sobre su producido, aunque los plazos de sus créditos no estuviesen vencidos.

Los acreedores hipotecarios podrán igualmente ejercer sus derechos sobre el valor del seguro tomado por el dueño ó armador, sobre el buque hipotecado.

ART. 1362. En el caso previsto en el segundo párrafo del artículo anterior, con la inscripción de la hipoteca, podrá el acreedor hipotecario hacer retener por el asegurador el valor del seguro.

ART. 1363. Los acreedores que hubiesen hecho inscribir sus hipotecas, podrán hacer asegurar el buque ó la parte del buque hipotecado en garantía de sus créditos.

Los aseguradores con quienes hubiesen contratado quedarán, en caso de pagar el valor del seguro á un acreedor hipotecario, subrogados á él en sus derechos contra el deudor.

ART. 1364. Los acreedores que tuviesen hipoteca inscrita sobre un buque, podrán perseguirlo en cualquier mano á que pasare.

Si la hipoteca no afectase sino una parte del buque, el acreedor no podrá embargar y hacer vender más que esa parte.

Si más de la mitad del buque se encontrase hipotecada, el acreedor podrá hacerlo vender judicialmente en su totalidad, con la obligación de citar para el acto de la venta á todos los copropietarios.

En todos los casos de copropiedad, que no resultasen de sucesión ó de la disolución de una comunidad conyugal, las hipotecas constituídas durante la indivisión por uno ó varios de los copropietarios sobre una parte del buque, seguirán subsistiendo después de la división ó de la licitación.

ART. 1365. El dueño ó dueños de un buque, que quisiesen reservarse el derecho de hipotecarlo durante el viaje, deberán declarar antes de la salida de él, ante el escribano de marina del puerto en que estuviese matriculado, el valor por el cual quisiesen hacerlo.

Esta declaración se hará constar en el registro especial de la escribanía, así como en la escritura y en la matrícula del buque, en seguida de las hipotecas ya inscritas.

Las hipotecas hechas durante el viaje, y en virtud de lo establecido en el presente artículo, se harán constar en la escritura y en la matrícula, dentro del país, por los escribanos de marina, y en el extranjero, por los cónsules de la República, quienes deberán tomar razón de

ellas en un registro especial que se conservará en las escribanías y en los consulados.

Estas hipotecas tomarán su lugar entre las demás, desde el día de su inscripción en la matrícula y en la escritura del buque.

ART. 1366. Los acreedores de un buque por hipotecas seguirán en el orden de sus inscripciones, después de los acreedores que son privilegiados según las disposiciones del título siguiente.

ART. 1367. Regirán para la hipoteca naval, las prescripciones sobre el contrato de hipotecas establecidas en el Código Civil que no estuviesen en contradicción con lo establecido en el presente título.

BOLIVIA.

Bolivia no tiene un código marítimo.

BRASIL.

TÍTULO VI.—*Del contrato de fletamento.*

CAPÍTULO PRIMERO.—DE LA NATURALEZA Y FORMA DEL CONTRATO DE FLETAMENTO Y DE LAS PÓLIZAS Ó CARTAS PARTIDAS.

ART. 566. El contrato de fletamento de cualquier buque, ya sea total ó parcialmente para uno ó más viajes, ya sea á la carga general ó á granel, deberá probarse por escrito.[a]

En el primer caso, el instrumento llamado carta partida ó póliza de fletamento, deberá firmarse por el fletador y por el fletante, así como también por cualesquier otras personas que intervinieren en la celebración del contrato, y darse un ejemplar á cada una de las partes.

En el segundo caso el instrumento llamado conocimiento, bastará con que vaya firmado por el capitán del buque y el cargador.

Llámase fletante el que da, y fletador el que toma un buque á flete.

ART. 567. La carta partida ó póliza de fletamento deberá enunciar:

I. El nombre del capitán y el del buque, y el porte y nacionalidad de éste;

II. El nombre del fletante y del fletador, con expresión de sus domicilios; si el fletamento se celebrare por cuenta de tercero deberá también indicarse su nombre y domicilio;

III. La designación del viaje, si es redondo ó ajustado por meses, para uno ó más viajes, y si éstos son ó no de ida y vuelta, y por último, si el buque se fleta total ó parcialmente;

IV. El género y cantidad del cargamento que el buque haya de recibir, expresándose en toneladas, peso ó volumen, y por cuenta de quién deba correr el gasto de conducción á bordo y de á bordo á tierra;

[a] Véase el art. 124.

V. El tiempo que haya de emplearse en las operaciones de carga y descarga, expresión de los puertos de escala, si los hubiere, las estadías y sobrestadías convenidas, y forma en que éstas hayan de computarse;

VI. El precio del flete, la cantidad que haya de pagarse de prima ó gratificación y el precio de les estadías y sobrestadías, así como la forma, época y lugar del pago;

VII. Si existen lugares reservados en el buque, además de los necesarios para uso y acomodo del personal y material para servicio del mismo.

VIII. Todas las demás condiciones que las partes estipularen.

ART. 568. Las pólizas de fletamento ó cartas partidas deberán inscribirse en el Registro Mercantil dentro de los quince días siguientes al de la salida del buque, en los puertos en que radicare Tribunal de Comercio y en los demás dentro del término que éstos señalaren.[a]

ART. 569. La póliza de fletamento ó carta partida se reputará instrumento público cuando se hubiere otorgado con intervención y firma de algún corredor de buques, ó en su defecto, por notario que dé fe de haberse otorgado á su presencia y con asistencia de dos testigos que firmen con él.

La póliza de fletamento ó carta partida no otorgada con las expresadas solemnidades, obligará á las partes que en ella intervinieren; pero no producirá efectos con relación á tercero.

Las pólizas de fletamento ó cartas partidas firmadas por el capitán serán válidas, aun en el supuesto que éste se hubiere excedido en sus atribuciones ó facultades concedidas expresamente para el caso, salvo el derecho del propietario del buque para reclamar el abono de los daños y perjuicios causados por la extralimitación ó abusos cometidos.[b]

ART. 570. Fletándose el buque por entero, se entenderá que queda reservada la cámera del capitán, los sollados de la tripulación y las dependencias indispensables para el material del buque.

ART. 571. El contrato de fletamento se disolverá, sin que proceda la admisión de reclamación alguna entre partes:[c]

I. Si la salida del buque se imposibilitare por tiempo ilimitado, antes de la partida, por fuerza mayor;

II. Sobreviniendo, antes del comienzo del viaje, declaración de guerra ó interdicción de comercio con el país á que el buque se dirigiere, por consecuencia de la cual no se considere conjuntamente al buque y al cargamento como propiedad neutra;

III. Si sobreviniere prohibición de la exportación de todas ó la mayor parte de las mercaderías comprendidas en la póliza de fletamento ó carta partida del lugar de donde hubiere de salir el buque ó de la importación en el puerto de su destino;

IV. Sobreviniendo declaración de bloqueo del puerto de carga ó del de destino, antes de la salida del buque.

---

[a] Véase el art. 31. [b] Véase el art. 515. [c] Véanse los arts. 573 y 574.

En todos estos casos, los gastos que ocasionare la carga y descarga serán de cuenta del fletador y de los cargadores.

Art. 572. Si la interdicción de comercio con el puerto de destino acaeciere durante el viaje del buque y por este motivo tuviere que regresar con el cargamento, se deberá únicamente el flete por la ida, aun cuando se hubiere fletado por ida y vuelta.

Art. 573. Hallándose un buque fletado en lastre para otro puerto donde deba cargar, se disolverá el contrato de fletamento si, llegado á dicho puerto, sobreviniere cualquiera de los impedimentos mencionados en los art. 571 y 572, sin que proceda abonar indemnización de ninguna clase por ninguna de las partes ya el impedimento proceda del buque, ya del buque y del cargamento.

No obstante, si el impedimento proviniere del cargamento y no del buque, el fletante estará obligado á pagar la mitad del flete ajustado.

Art. 574. El contrato de fletamento podrá rescindirse igualmente á requerimiento del fletante, si el capitán le hubiere ocultado la verdadera nacionalidad del buque, quedando éste personalmente obligado para con el mismo fletante por todos los gastos que originaren las operaciones de carga y descarga y por los daños y perjuicios ocasionados si el valor del buque no llegare para sufragar el importe.

Capítulo II.—De los conocimientos.

Art. 575. El conocimiento deberá ir fechado y expresar:

I. El nombre del capitán, el del cargador y el del consignatario (pudiendo omitirse el de este último si fuere expedido á la orden) y el nombre y porte del buque;

II. La clase y cantidad de las mercaderías que formen el cargamento, con sus marcas y números anotados al margen;

III. El puerto de partida y el de destino, con expresión de los puertos de escala si los hubiere;

IV. El precio del flete y de las primas, caso de que se estipularen, así como el lugar y forma de su pago; y

V. La firma del capitán[a] y la del cargador.

Art. 576. Si el cargamento se recibiere en virtud de póliza de fletamento ó cartapartida, el portador del conocimiento no quedará obligado á responder por ninguna condición ú obligación especial contenida en la misma póliza de fletamento, si el conocimiento no contuviere la cláusula "según la póliza de fletamento."

Art. 577. El capitán estará obligado á suscribir todos los ejemplares de un mismo conocimiento que el cargador tuviere por conveniente exigirle, los cuales deberán ser del mismo tenor y fecha y expresar el número que les corresponde.

Uno de los ejemplares del conocimiento deberá quedar en poder del capitán y los otros pertenecerán al cargador.

---

[a] Véase el art. 577.

Si el capitán del buque fuere al mismo tiempo cargador, los conocimientos respectivos deberán ir firmados por dos personas que formen parte de la tripulación y que le sigan inmediatamente en el mando del buque, depositándose un ejemplar en poder del armador ó del consignatario en su caso.

Art. 578. Los conocimientos se firmarán y entregarán dentro del término de veinticuatro horas, después de ultimadas las operaciones de carga, rescatándose los recibos provisionales so pena de quedar obligados á responder por todos los daños que resultaren del retraso del viaje, tanto el capitán como los cargadores que hubieren estado reacios en la entrega de aquéllos.[a]

Art. 579. Sea cual fuere la naturaleza del conocimiento, no podrá el cargador variar la consignación por medio de nuevos conocimientos sin hacer previa entrega al capitán de todos los ejemplares que hubiere firmado.

El capitán que firmare nuevos conocimientos sin haber recogido previamente todos los ejemplares que del primero hubiere expedido, quedará obligado para con los portadores legítimos que se presentaren con alguno de ellos.

Art. 580. Si se alegare el extravío de los primeros conocimientos no estará el capitán obligado á firmar segundos sin que el cargador preste fianza á su satisfacción por el valor del cargamento declarado en ellos.

Art. 581. Si falleciere el capitán del buque antes de comenzar el viaje ó abandonare sus funciones, estarán los cargadores facultados para exigir de su sucesor la revalidación con su firma de todos los conocimientos firmados primeramente por aquél, entregándosele la carga con los mismos conocimientos; el capitán que sin este requisito los suscribiere estará obligado á responder de las faltas si los cargadores no convinieren en que se declare en los conocimientos lo contrario.

En el caso de fallecimiento del capitán ó de haber sido despedido sin causa justificada, serán de cuenta del propietario del buque los gastos que el reconocimiento del cargamento embarcado originara sin perjuicio de que pueda repetir los del capitán cesante, siempre que hubiere dejado de serlo por culpa ó acto que hubiere dado margen á su remoción.[b]

Art. 582. Si las mercaderías cargadas en el buque no se hubieren entregado con declaración de número, peso ó medida, ó en el caso de que existieren dudas acerca de su cuenta, podrá el capitán declarar en los conocimientos que el número, peso ó medida de las mercaderías de que se trate le son desconocidos; pero si el cargador no estuviere conforme con esta declaración se deberá proceder á nuevo recuento, siendo los gastos de cargo de quien los originare.

Si el cargador se conformare con la declaración antedicha, solamente

[a] Véase el art. 575, párrafo 5º.

[b] Este artículo es parecido al art. 714 del Código Español.

estará obligado el capitán á entregar en el puerto de descarga los efectos ó mercaderías que aparecieren dentro del buque y pertenecieren al cargador respectivo, sin que éste pueda reclamar cosa alguna, salvo si se probare fraude cometido por el capitán ó por la gente de la tripulación.

ART. 583. Si constare al capitán la existencia de varios portadores de distintos ejemplares de un mismo conocimiento relativo á las mismas mercaderías, ó si mediare embargo ó depósito de éstas, deberá solicitar su consignación judicial por cuenta de la persona á quien pertenecieren.

ART. 584. La garantía ú oposición de terceros que no fueren portadores de ejemplares del conocimiento no podrán, fuera del caso de reivindicación, según lo dispuesto en el presente Código, privar al portador de un ejemplar de aquél de la facultad de requerir la consignación ó venta judicial de las mercaderías en el supuesto antedicho, salvo el derecho del actor ó del tercer opositor, sobre el precio de la venta.

ART. 585. El capitán estará facultado para solicitar la consignación judicial de las mercaderías cargadas, siempre que los portadores de los conocimientos respectivos dejaren de presentarse á recoger el cargamento inmediatamente después que se diere comienzo á las operaciones de la carga.

La disposición contenida en este artículo será igualmente aplicable al caso de que el consignatario estuviere ausente ó hubiere fallecido.[a]

ART. 586. El conocimiento concebido en los términos enunciados en el art. 575 surtirá prueba plena entre las partes interesadas en el cargamento y en el flete, y entre éstas y los aseguradores, salva prueba en contrario producida por estos últimos ó por el propietario del buque.[b]

ART. 587. El conocimiento extendido en debida forma producirá las mismas acciones y efectos que si se tratare de una escritura pública.

Si estuviere expedido á la orden, será transferible y negociable por vía de endoso.[c]

ART. 588. Contra los conocimientos solamente podrá oponerse falsedad, recibo, embargo, prenda, depósito judicial ó pérdida de los efectos ó mercaderías cargados, debidamente justificada.

ART. 589. No será admisible en juicio acción alguna entre el capitán y los cargadores ó aseguradores si no se exhibiere ó acompañare el conocimiento original.

La falta de conocimiento no podrá suplirse por los recibos provisionales del cargamento, salvo si se justificare la diligencia empleada por el cargador para obtener aquél; y que habiéndose hecho el buque á la mar sin que su capitán lo hubiere expedido, formuló la correspondiente protesta dentro del término de los tres días hábiles siguientes á la fecha de la salida del buque, debidamente notificada al armador, al consignatario ó á cualquier otro interesado, y caso de no existir ninguno, publi-

[a] Véase el art. 528. [b] Véanse los arts. 515 y 519. [c] Véase el art. 628.

cada en forma por medio de edictos; ó bien si se tratare de litigio de seguros sobre siniestro acontecido en el puerto de carga, si justificare cumplidamente el hecho de que el siniestro ocurrió antes de que en términos hábiles pudiere haberse extendido y firmado el conocimiento.

CAPÍTULO III.—DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL FLETANTE Y DEL FLETADOR.

ART. 590. El fletante estará obligado á tener el buque en disposición de recibir el cargamento, y el fletador á efectuar las operaciones de carga, en el tiempo convenido en el respectivo contrato.

ART. 591. Si no se hubiere determinado en la póliza de fletamento ó carta partida la fecha en que deban comenzar las operaciones de carga, se entenderá que el plazo convenido comienza á correr desde el día en que el capitán declarare que está pronto á recibir el cargamento; si el tiempo que hubieren de durar las operaciones de carga y de descarga no se hubiere estipulado, ni lo que haya de pagarse de prima, estadías y sobrestadías, ni la época, lugar ó forma del pago, se regularán todos estos particulares por los usos mercantiles del puerto correspondiente.

ART. 592. Vencido el plazo y las estadías y sobrestadias convenidas, y en defecto de convenio, las que se acostumbraren en el puerto de carga, sin que el fletador haya procedido á la carga de mercadería alguna, podrá el capitán optar entre rescindir el contrato y exigir del fletador el pago de la mitad del flete ajustado y primas con estadías y sobrestadias, o emprender el viaje sin carga, y una vez terminado exigir el abono del flete por entero y primas, con las averías que se debieren, estadías y sobrestadías.[a]

ART. 593. Cuando el fletador cargare únicamente parte de las mercaderías que hubieren de transportarse, el capitán, una vez vencidos los días de estadías y sobrestadías, estará facultado para proceder á la descarga por cuenta de aquél y solicitar el pago del flete por mitad, ó bien para emprender el viaje con la parte de cargamento existente á bordo, y reclamar en el puerto de destino el abono completo del flete convenido, en unión de los gastos mencionados en el artículo anterior.

ART. 594. Renunciando el fletador al contrato antes de comenzar á correr los días suplementarios concedidos para las operaciones de carga, estará obligado á satisfacer la mitad del flete convenido y las primas.

ART. 595. Si el buque se fletare por entero, el fletador estará facultado para exigir al fletante que haga salir el buque tan pronto como se haya introducido en el buque cargamento suficiente para pago del flete y de las primas, estadías ó sobrestadías, ó bien se haya prestado fianza para su pago.

El capitán, en este último supuesto, no podrá admitir en el buque carga perteneciente á un tercero, sin consentimiento del fletador, concedido por escrito, ni tampoco retardar la salida del buque, salvo en el

[a] Véanse los arts. 596 y 611.

caso de que no pudiere aprestarlo prontamente por concurrir causas ó circunstancias que, según las cláusulas del contrato de fletamento respectivo, no sean imputables al fletante.

Art. 596. Teniendo el fletante la facultad de poder hacer salir el buque sin cargamento ó con sólo una parte del mismo,[a] podrá para seguridad del flete y de las demás indemnizaciones que pudieren ser procedentes, completar el cargamento con otros cargadores, independientemente del consentimiento del fletador; si bien el beneficio del nuevo flete corresponderá á éste.[b]

Art. 597. Si el fletante hubiere declarado en la póliza de fletamento ó carta partida mayor capacidad de aquélla que en realidad tuviere el buque, siempre que no exceda de la décima parte, tendrá el fletador opción entre rescindir el contrato ó exigir la correspondiente rebaja en el flete, en unión de la indemnización correspondiente á los daños y perjuicios causados, salvo si la declaración de cabida estuviere conforme con lo que resulte de la matrícula del buque.

Art. 598. El fletante estará facultado para hacer descargar á costa del fletador los efectos que éste introdujere en el buque, además de la carga convenida en la póliza de fletamento ó carta partida, salvo si el último se prestare á abonar el precio de flete correspondiente y el buque pudiere recibirlos sin peligro.

Art. 599. Los cargadores ó fletadores responderán de los daños que resultaren, si sin conocimiento del capitán introdujeren efectos ó mercaderías prohibidas en el buque ó de los que se originaren con motivo de cualquier hecho ilícito que practicaren durante las operaciones de carga ó de descarga; y aun cuando los géneros ó mercaderías fueren confiscados, quedarán aquéllos obligados á satisfacer el precio del flete y las primas por entero, así como las averías, si las hubiere.[c]

Art. 600. Si se probare cumplidamente que el capitán consintió el embarque de las mercaderías prohibidas, ó que, habiendo tenido conocimiento de él en tiempo oportuno no ordenó su desembarco, ó si habiéndose informado después de comenzado el viaje dejó de denunciar su existencia en el acto de la primera visita de aduanas que recibiere á bordo en el puerto de destino, quedará solidariamente obligado para con todos los interesados por los daños y perjuicios que resultaren al buque ó cargamento, y privado de su acción para reclamar el abono del precio del flete correspondiente y de los demás que pudieren asistirle contra el cargador, en virtud de lo convenido.[d]

Art. 601. Estando fletado el buque á carga general, no podrá el capitán, una vez que se hubiere recibido á bordo parte del cargamento, negarse á recibir mayor cantidad de mercaderías por las que se le ofreciere el mismo precio de flete, á menos que se presentare otro cargador en condiciónes más ventajosas, bajo pena de poder ser compelido por

---

[a] Véanse los arts. 592 y 593.
[b] Véase el art. 611.
[c] Véase el art. 790.
[d] Véase el art. 115.

los cargadores de los efectos recibidos á bordo, á que se haga á la mar en la primera ocasión favorable y satisfacer el importe de los daños y perjuicios que resultaren de la demora.

Art. 602. Si el capitán señalare el tiempo durante el cual el buque haya de estar en disposición de recibir el cargamento, deberá hacerse á la mar en la primera ocasión favorable una vez expirado aquel plazo, so pena de responder le los daños y prejuicios que resultaren de la demora, salvo en el caso que se conformaren con ésta la mayoría de los cargadores, computada con relación al precio del flete que satisfagan.

Art. 603. Si el capitán no hubiere señalado la época de la partida, estará obligado á hacerse á la mar en la primera ocasión favorable, una vez que se hayan recibido á bordo las dos terceras partes del cargamento correspondiente al arqueo del buque si así lo exigiere la mayoría de los cargadores, computándose ésta con relación al precio del flete que deban satisfacer; en este supuesto los restantes cargadores carecerán de facultades para retirar las mercaderías que tuvieren ó bordo.

Art. 604. Si el capitán en el supuesto previsto en el artículo anterior, no pudiere obtener más de las dos terceras partes del cargamento, en el término de un mes contado desde el día en que hubiere puesto el buque á carga general, podrá subrogar otro buque para transportar el cargamento que tuviere á bordo, siempre que sea igualmente apto para realizar el viaje de que se trate, pagando los gastos que ocasione el transbordo del cargamento, y el aúmento del flete y del premio del seguro.

No obstante lo preceptuado en el presente artículo, será lícito á los cargadores retirar de á bordo sus mercaderías, sin satisfacer flete alguno, siendo de su cuenta los gastos que origine la descarga, restituyendo los recibos provisionales ó conocimientos en su caso, y prestando fianza por los que hubieren remitido.

Si el capitán no pudiere encontrar nuevo buque y los cargadores no quisieren efectuar la descarga, estará obligado á hacerse á la mar transcurridos que sean sesenta días á contar de la fecha en que hubiere puesto el buque á carga general, con el cargamento que tuviere á bordo cualquiera que éste fuere.

Art. 605. Careciendo el buque de la capacidad necesaria para recibir todo el cargamento contratado con diversos cargadores ó fletadores, tendrá preferencia el que se encontrare ya á bordo, y después el que tuviere prioridad con arreglo á la fecha de los respectivos contratos; si éstos fueren todos de la misma fecha, se procederá á prorratear el cargamento, quedando obligado el capitán á indemnizar á los respectivos cargadores ó fletadores el importe de los daños y perjuicios ocasionados.

Art. 606. Si se fletare el buque para ir á recibir el cargamento en un puerto distinto, una vez que hubiere llegado á éste deberá el capitán presentarse sin demora al consignatario exigiendo que haga declara-

ción en la póliza de fletamento ó carta partida de la fecha de su presentación, so pena que el tiempo convenido para el fletamento comience á correr desde fecha anterior.

Si se negare el consignatario á hacer la declaración indicada en el presente artículo, el capitán estará obligado á formular la correspondiente protesta y á poner el caso en conocimiento del fletante.

Transcurrido el tiempo convenido para practicar las operaciónes de carga, las estadías y sobrestadías, sin que el consignatario embarcare las mercaderías de que se trate, el capitán, previo requerimiento en forma y sin resultado, deberá practicar cuantas diligencias fueran convenientes para contratar nuevo cargamento por cuenta del fletador para el puerto de su destino, y con cargamento ó sin él emprenderá el viaje hasta éste, donde el fletador estará obligado á satisfacer el precio del flete por entero con las demoras vencidas, haciéndose en su caso deducción de los fletes correspondientes á las mercaderías transportadas por su cuènta.

Art. 607. Cuando se embargare un buque en el momento de la salida, durante el viaje ó en el puerto de descarga, por hecho ó negligencia del fletador ó de alguno de los cargadores, quedará obligado el responsable para con el fletante, el capitán y los demás cargadores, á indemnizarles de los daños y perjuicios que con esta causa se les hubieren ocasionado.

Art. 608. El capitán será responsable para con el propietario del buque, cargadores y fletador de los daños y prejuicios que experimentaren si por su culpa se embargare el buque ó se retrasare el viaje en el puerto de salida, durante la travesía ó en el puerto de descarga.[a]

Art. 609. Si antes de comenzar el viaje, ó durante el mismo, se retardare temporalmente la salida del buque por embargo ó caso de fuerza mayor, subsistirá, no obstante, el contrato, sin que proceda el abono de daños y prejuicios de ninguna clase.

El cargador, en el supuesto del presente artículo, estará facultado para desembarcar su cargamento durante el tiempo de la demora, pagando los gastos que esto origine y prestando fianza de que volverá á cargar las mercaderías desembarcadas, una vez que cese el impedimento sobrevenido, ó de que abonará en caso de no embarcarlas de nuevo el precio del flete por entero y las estadías y sobrestadías.[b]

Art. 610. Si el buque no pudire arribar al puerto de su destino por efecto de declaración de guerra, prohibición de comercio ó bloqueo, estará el capitán obligado á proseguir inmediatamente para aquél que se le hubiere indicado á prevención; en el caso de que esto no se hubiere previsto, procurará arribar al puerto más próximo que estuviere libre, desde donde remitirá aviso indicando lo sucedido al fletante y fletadores, cuyas órdenes deberá aguardar por tanto tiempo como sea necesario para recibir respuesta en condiciones normales; si no recibiere orden alguna, deberá regresar al puerto de salida con todo el cargamento.

---

[a] Véase el art. 529. [b] Véase el art. 612.

Art. 611. Si el buque fuere embargado durante el viaje por una potencia extranjera, no se deberá flete alguno por el tiempo que durare la detención cuando el fletamento se hubiere hecho por meses, ni aumento de flete cuando se hubiere contratado por viaje.

Cuando el buque estuviere fletado para dos ó más puertos y aconteciere que se adquirieren noticias ciertas de que se hubiere declarado la guerra contra la potencia á que perteneciere el buque ó el cargamento, el capitán, en el supuesto de que ni uno ni otro fueren libres, cuando no pudiere partir en convoy ó de otro modo conveniente y seguro, deberá permanecer en el puerto en que se hubieren adquirido las noticias hasta recibir órdenes del propietario del buque ó del fletador.

Si el buque fuere únicamente el no libre, podrá el fletante rescindir el contrato, con derecho al flete vencido, estadías, sobrestadías y avería gruesa, satisfaciendo los gastos que la descarga originare.

Si, por el contrario, únicamente dejare de ser libre el cargamento, tendrá derecho el fletador para rescindir el contrato, pagando los gastos que originen las operaciones de descarga, debiendo en este caso el capitán proceder con arreglo á lo dispuesto en los arts. 692 y 696 de este Código.

Art. 612. Si el buque tuviere que regresar al puerto de salida ó que arribar á otro cualquiera por peligro de piratas ó de enemigos, podrán los cargadores ó consignatarios convenir en su total descarga, pagando los gastos que esto ocasione y el flete de ida por entero, y prestando la fianza indicada en el art. 609.

Si el fletamento se hubiere celebrado por meses, solamente se deberá el flete correspondiente al tiempo que se hubiere utilizado el buque.[a]

Art. 613. Si el capitán se viere obligado á reparar el buque durante el viaje, el fletador, los cargadores y los consignatarios que no tuvieren por conveniente sufrir el retraso que las reparaciones ocasionen podrán desembarcar su cargamento, pagando el precio total del flete, estadías, sobrestadías y avería gruesa, caso de que la hubiere, y los gastos que originare la descarga.

Art. 614. Cuando el buque se encontrare en un estado tal que no admitiere reparaciones, estará obligado el capitán á fletar, por su cuenta y sin poder por ello exigir aumento alguno en el precio del flete, uno ó más buques y transportar en ellos el cargamento al puerto de destino.[b]

Si el capitán no pudiere fletar otro ú otros buques dentro del termino de sesenta días, contados desde la fecha en que se hubiere reconocido la innavegabilidad del buque y la imposibilidad de hacer en él reparaciones, deberá requerir el depósito ó consignación judicial del cargamento y levantar la correspondiente acta, con el objeto de dejar á salvo su responsabilidad.

En este caso se entenderá rescindido el contrato de fletamento y no se deberá más que el flete vencido.[c]

---

[a] Véase el art. 741, párrafo 3º. [b] Véanse los arts. 645, 738 y 746.
[c] Véanse los arts. 757 y 766, párrafo 5º.

No obstante, si los fletadores ó cargadores probaren cumplidamente que el buque declarado sin condiciones de navegabilidad se hallaba ya en este estado al comenzar el viaje, no estarán obligados á satisfacer flete alguno, y podrán ejercitar la acción de resarcimiento de daños y perjuicios contra el fletante.

La prueba de lo indicado en el párrafo anterior será admisible, no obstante lo que pudiere aparecer de las certificaciones de visita.

ART. 615. Si el precio del flete se hubiere convenido por peso sin designar si se trata de peso neto ó bruto, se presumirá que se trata de peso bruto y se comprenderá en él el de cualesquier especies de cajas, vasijas ó envolturas en que las mercaderías se presentaren acondicionadas para su transporte.

ART. 616. Cuando el flete hubiere sido ajustado por número, peso ó medida, estará facultado el capitán para requerir que se cuenten los objetos, cajas, bultos, vasijas, et cétera, ó se pesen ó midan los géneros transportados, antes de su descarga; practicándose estas operaciones con resultado conforme, no estará obligado á responder de las faltas que se advirtieren en tierra.[a]

No obstante, si las mercaderías se descargaren sin contarse, pesarse ó medirse, tendrá el consignatario el derecho de comprobar en tierra su identidad, número, peso ó medida, debiendo el capitán conformarse con el resultado de esta comprobación, cualquiera que fuere.

ART. 617. Si los géneros fueren por su naturaleza susceptibles de aumento ó disminución, independientemente de su mala colocación á bordo ó falta de buena estivación del buque, ó defecto de envase, como si se tratare, por ejemplo, de sal común, correrá de cuenta de su propietario cualquiera disminución ó aumento que experimentaren á bordo del buque; en uno y en otro supuesto, se deberá el flete correspondiente á las existencias resultantes en el momento de la descarga.[b]

ART. 618. El capitán ó fletante no estarán facultados para retener las mercaderías transportadas á bordo del buque, so pretexto de falta de pago del precio del flete, avería gruesa ó gastos; solamente podrán, previa la correspondiente protesta, requerir el depósito judicial de mercaderías equivalentes y solicitar su venta, quedando á salvo su derecho para dirigirse contra el cargador en el caso de insuficiencia del depósito verificado.[c]

Esta misma disposición será aplicable en el supuesto de que el consignatario rehusare recibir el cargamento.

En los dos casos previstos en el presente artículo, si la avería gruesa no pudiere liquidarse inmediatamente, será lícito al capitán solicitar el depósito judicial de la cantidad que se determinare por árbitros nombrados por las partes.

ART. 620. El capitán que entregare las mercaderías antes de recibir el precio del flete correspondiente, avería gruesa y gastos, sin poner

[a] Véase el art. 76. [b] Véase el art. 711, párrafo 7°. [c] Véanse los arts. 527 y 785.

en práctica los medios indicados en el artículo anterior ó los que le facultaren las leyes ó usos del lugar, perderá su acción para exigir el pago del cargador ó fletador, si probare cualquiera de estos últimos que cargó las mercaderías de que se trate, por cuenta de tercero.

Art. 621. Pagarán el flete por entero las mercaderías que se deterioraren por avería ó sufrieren disminución por mal acondicionamiento en las vasijas, cajas, envolturas, et cétera, en que se presentaren para su transporte, siempre que el capitán probare que el daño sufrido no reconoce como causa la mala colocación á bordo ó estivación del buque.[a]

Las mercaderías que el capitán estuviere obligado á vender en las circunstancias previstas en el art. 515, pagarán asimismo el flete por entero.

El flete de las mercaderías alijadas para el salvamento común del buque y del cargamento, se deberá por entero, en el concepto de avería gruesa.[b]

Art. 622. No se deberá el flete de las mercaderías perdidas por efecto de naufragio ó varadura, robo de piratas ó presa de enemigos, y si se hubiere adelantado podrá repetirse, salvo pacto expreso en contrario.

No obstante, si se rescatare el buque y las mercaderías ó se salvare del naufragio, se deberá el flete correspondiente hasta el paraje en que el naufragio ó apresamiento hubiere ocurrido; y deberá pagarse por entero si el capitán condujere el cargamento hasta el lugar del destino, contribuyendo éste al fletante por avería gruesa en el lugar del rescate.

Art. 623. Si se salvaren en el mar ó en las playas sin cooperación de la tripulación, mercaderías que formaren parte del cargamento y después salvamento se entregaren por personas extrañas, no se deberá por ellas flete alguno.

Art. 624. El cargador no podrá hacer abandono de las mercaderías por el flete; sin embargo de esta disposición, podrán abandonarse los líquidos cuyas vasijas estuvieren vacías ó casi vacías.[c]

Art. 625. El viaje para todos los efectos del vencimiento de flete comenzará á correr, salvo pacto en contrario, desde el instante en que el cargamento se encuentre á disposición y bajo la responsabilidad del capitán.[d]

Art. 626. Los fletes y averías gruesas disfrutarán de hipoteca tácita y especial sobre los efectos que constituyan el cargamento durante treinta días después de la entrega, si antes de la expiración de este plazo no hubieren pasado á ser propiedad de tercero.

Art. 627. La deuda de fletes, primas, estadías y sobrestadías, averías y gastos de carga, será preferida á cualquier otra con relación á los efectos cargados, salvo en los casos indicados en el art. 470, núm. 1°.

---

[a] Véase el art. 624.
[b] Véase el art. 764.
[c] Véanse los arts. 621 y 711, párrafo 5°.
[d] Véase el art. 116.

Art. 628. El contrato de fletamento de un buque extranjero que hubiere de cumplirse en el territorio del país, se determinará y juzgará por las reglas establecidas en el presente Código, ya se haya celebrado en territorio brasileño, ya fuera de él.[a]

Capítulo IV.—De los pasajeros.

Art. 629. El pasajero de un buque deberá hallarse á bordo en el día y hora que el capitán designare, ya en el puerto de salida, ya en cualesquier otro de escala ó de arribada, bajo pena de quedar obligado al pago del precio de su pasaje por entero, caso que el buque se hiciere á la mar sin él.

Art. 630. Ningún pasajero podrá transferir á terceros, sin consentimiento del capitán, su derecho de pasaje. Si el pasajero rescindiere el contrato antes de comenzar el viaje, tendrá derecho el capitán á la mitad del pasaje y al pago de éste por entero si el pasajero no quisiere continuar el viaje una vez comenzado.

Si el pasajero falleciere antes de comenzado el viaje, se deberá tan sólo la mitad del precio del pasaje.

Art. 631. Si el viaje se suspendiere ó interrumpiere por causa de fuerza mayor en el puerto de salida, se rescindirá el contrato, sin que el capitán ni el pasajero tengan derecho á indemnización alguna.

Si la suspensión ó interrupción del viaje sobreviniere en cualquier punto de escala ó de arribada, se deberá únicamente la parte proporcional al recorrido efectuado.

Si se interrumpiere el viaje una vez comenzado por demora en la recepción del buque, el pasajero deberá tomar pasaje en otro, pagando el precio correspondiente al recorrido hecho; si se aviniere á aguardar la terminación de las reparaciones, el capitán no estará obligado á subvenir á los gastos de su alimentación, salvo si el pasajero no encontrare otro buque en que pueda continuar cómodamente su viaje, é si el precio del nuevo pasaje excediere al del primero en la proporción del recorrido hecho.

Art. 632. El capitán disfrutará de hipoteca privilegiada para el pago del precio del pasaje sobre todos los efectos que el pasajero condujere á bordo; pudiendo retenerlos hasta conseguir aquél.

El capitán solamente estará obligado á responder de los daños sobrevenidos á los efectos que el pasajero condujere á bordo del buque bajo su inmediata custodia, cuando aquéllos provinieren de hecho suyo ó de la gente de la tripulación.

Título VII.—*Del préstamo á la gruesa.*

Art. 633. La existencia del contrato de préstamo á riesgo ó cambio marítimo por el cual el dador estipula al tomador un premio cierto y determinado como precio de los riesgos del mar que sobre sí toma,

[a] Principio de Derecho internacional universalmente aceptado. Véanse los arts. 519 y 587 de este Código.

quedando con hipoteca especial sobre el objeto acerca del cual recae el contrato, y se obliga á perder el capital y el premio si dicho objeto pereciere por efecto de los riesgos tomados en el lugar y tiempo convenidos, solamente podrá probarse por documento público ó privado, que deberá inscribirse en el tribunal de comercio dentro del término del octavo día, á contar de la fecha de su otorgamiento.

Si el contrato se celebrare en país extranjero por súbditos brasileños, el documento respectivo deberá ser visado por el cónsul del país, si lo hubiere, y en todo caso anotado en el reverso de la matrícula del buque si su objeto fuere éste ó el flete.

Caso de que se hubieren omitido en el instrumento de un contrato de préstamo á la gruesa cualquiera de las formalidades antedichas, producirá efecto entre las partes contratantes, pero será de ningún valor con relación á tercero.

Será lícito prestar, no sólo dinero á la gruesa, sino también efectos propios para el servicio y consumo del buque ó que puedan ser objeto de comercio, si bien en tales casos la cosa prestada deberá valorarse con relación á metálico.

Art. 634. El instrumento del contrato de préstamo á la gruesa deberá mencionar:

I. El lugar y fecha del otorgamiento;

II. El capital prestado y el precio del riesgo, especificados uno y otro separadamente;

III. El nombre del prestamista y el del prestatario;

IV. El objeto ó efecto sobre que recaiga el préstamo;

V. Los riesgos tomados, con expresa mención de cada uno de ellos;

VI. Si el préstamo se celebra por uno ó más viajes, por cuál y por qué tiempo;

VII. La época del pago por reembolso y el lugar en que haya de efectuarse;

VIII. Cualesquiera otra cláusula que las partes contratantes tuvieren por conveniente estipular y que no sea opuesta á la naturaleza del contrato ó se encuentre prohibida por la ley.

El instrumento de un contrato de préstamo á la gruesa en que se hubieren omitido alguna ó algunas de las declaraciones exigidas por el presente artículo, se reputará como simple crédito de dinero de préstamo con el interés legal, sin hipoteca sobre los efectos respectivos, ni privilegio de ninguna clase.

Art. 635. La póliza del contrato de préstamo á la gruesa expedida á la orden tendrá el mismo valor que la letra de cambio contra el tomador del préstamo y personas que le garanticen, siendo transferible y negociable por vía de endoso en la misma forma y con los mismos efectos que las letras de cambio.

El cesionario que se subrogare en los derechos del endosante, tanto con relación al capital como al premio y á los riesgos, no obstante la

garantía de la solvencia del tomador del préstamo, estará limitada al capital, salvo estipulación en contrario con respecto al premio.

Art. 636. Cuando la póliza del contrato de préstamo á la gruesa no estuviere extendida á la orden, únicamente podrá transferirse por cesión, con las mismas formalidades y efectos de las cesiones de carácter civil, sin otra responsabilidad para el cedente que la de garantir la existencia de la obligación.

Art. 637. Si en la póliza del contrato de préstamo á la gruesa no se hubiere hecho mención específica de los riesgos con reserva de alguno, ó se hubiere omitido la estipulación de tiempo, se reputará que el prestamista toma sobre sí todos aquellos riesgos marítimos, y por el mismo tiempo que sea costumbre general entre los aseguradores.

Art. 638. Si no se declarare en la póliza del contrato de préstamo á la gruesa, que éste es solamente por viaje de ida ó por viaje de vuelta, ó por uno y otro, el pago, si recayere el préstamo sobre mercaderías, será exigible en el puerto de destino de éstas, según aparezca de los conocimientos ó pólizas de fletamento, y si recayere sobre el buque, después de transcurridos dos meses desde su llegada al puerto de destino, caso de que no se aparejare para la vuelta.

Art. 639. El préstamo á la gruesa solamente podrá recaer:

I. Sobre el casco, fletes ó pertenencias del buque;

II. Sobre el cargamento;

III. Sobre la totalidad de estos objetos conjunta ó separadamente ó sobre una determinada parte de cada uno de ellos.

Art. 640. Si recayere el contrato de préstamo á la gruesa sobre el casco y pertenencias del buque, alcanzará en su responsabilidad al flete del viaje respectivo.

Cuando el contrato se hubiere celebrado sobre el buque y el cargamento, el privilegio del prestamista será solidario sobre una cosa y otra.

Si el préstamo se hubiere contraído sobre el cargamento ó sobre un objeto determinada del buque ó del cargamento, sus efectos no serán extensivos á otro objeto distinto.

Art. 641. Para que el contrato de préstamo á la gruesa pueda producir sus efectos legales, será necesario que exista dentro del buque en el momento de ocurrir el siniestro el importe de la suma prestada, ya en mercaderías, ya en su equivalente.

Art. 642. Cuando el objeto sobre el que se tomare dinero á riesgo marítimo no llegare efectivamente á ponerse en riesgo por no realizarse el viaje, se rescindirá el contrato y el prestamista, en este caso, estará facultado para reclamar la devolución del capital con los intereses legales desde el día de la entrega, sin ningún otro premio, y gozará de privilegio, si bien únicamente en cuanto al capital.

Art. 643. El tomador de dinero á riesgo marítimo, que no cargare mercaderías por el valor total de la cantidad prestada, estará obligado

á restituír el remanente al prestamista antes de la salida del buque ó su totalidad si no cargare ninguna.

Caso de que no procediere á la restitución ordenada en el presente artículo, tendrá el prestamista acción personal contra él por la diferencia, aun cuando la parte cubierta se perdiere.[a]

Esta misma disposición será aplicable cuando el dinero á riesgo se hubiere tomado para habilitar el buque, si el tomador no llegare á hacer uso de él ó de la cosa estimable, total ó parcialmente.

ART. 644. Cuando en el instrumento del contrato de préstamo á la gruesa sobre mercaderías, se consignare la facultad de "tocar y hacer escala," quedarán obligados al contrato no sólo el dinero cargado en especie para ser empleado durante el viaje, y las mercaderías embarcadas en el puerto de salida, sino también las que se cargaren á la vuelta por cuenta del tomador del préstamo, si el contrato se hubiere celebrado por viaje de ida y vuelta, teniendo éste, en el supuesto indicado, facultades para cambiarlas ó venderlas y adquirir otras en todas los puertos de escala.

ART. 645. Si al tiempo de ocurrir el siniestro parte de los efectos objeto del riesgo se encontraren ya en tierra, la pérdida del prestamista se reducirá á lo que permaneciere aun á bordo del buque, y si los efectos salvados se transportaren en otro buque al puerto de destino originario[b] continuarán en éste los riesgos del prestamista.

ART. 646. El prestamista sobre mercaderías cargadas en un buque designado nominativamente en el contrato, no estará obligado á responder de la pérdida de aquéllas aun cuando fuere debido á peligros del mar, si se hubieren transbordado á otro buque, salvo si se probare cumplidamente que el transbordo fué originado por fuerza mayor.

ART. 647. En caso de siniestro, si se salvaren algunas mercaderías de las que constituyan el cargamento y sean objeto de riesgo, la obligación del pago de dinero á la gruesa quedará reducida al valor de las mismas mercaderías, estimado en la forma prevenida en los arts. 694 y siguientes.

En este supuesto, el prestamista tendrá derecho á que se le abone el importe del capital y del premio por ese mismo valor hasta donde alcanzare, deducidos los gastos de salvamento y las soldadas devengadas por la gente de la tripulación durante el viaje.

Si el dinero se hubiere prestado sobre el buque, el privilegio del prestamista comprenderá no sólo los fragmentos naufragados del mismo, sino también los fletes adquiridos por razón de las mercaderías salvadas, deducción hecha de los gastos de salvamento y de las soldadas vencidas por la gente de la tripulación durante el viaje cuando no mediare dinero dado á la gruesa ó seguro especial sobre aquel flete.

ART. 648. Existiendo sobre el mismo buque y sobre el mismo cargamento un contrato de préstamo á la gruesa y otro de seguro,[c] el

---

[a] Véase el art. 555. [b] Véase el. art. 614. [c] Véase el art. 650.

producto de los efectos salvados se dividirá entre el asegurador y el prestamista por su capital únicamente, en la proporción de sus respectivos intereses.

Art. 649. No mediando pacto expreso en contrario, el prestamista conservará sus derechos íntegros contra el prestatario, aun cuando la pérdida ó daño de la cosa objeto del riesgo proviniere de alguna de las causas enumeradas en el art. 711 de este Código.

Art. 650. Cuando algunos, pero no todos los riesgos, ó una parte únicamente del buque ó del cargamento se encontraren asegurados, podrán celebrarse contratos de préstamo á la gruesa por los riesgos por la parte no asegurada hasta la concurrencia de su valor por entero.[a]

Art. 651. Los documentos mercantiles provenientes de dinero recibido por el capitán para atender á gastos indispensables originados por el buque ó el cargamento, en los términos expresados en los arts. 515 y 516, y los premios de seguro correspondiente, cuando su importe se hubiere asegurado realmente, gozarán el privilegio de las pólizas de préstamo á la gruesa, si contuvieren declaración impresa de que el importe se destinare para los referidos gastos y serán exigibles aun cuando tales objetos se perdieren por cualquier evento posterior, siempre que el prestamista probare que el dinero se empleó electivamente en beneficio del buque y del cargamento.[b]

Art. 652. El préstamo de dinero á la gruesa sobre el buque tomado por el capitán en el lugar en que el propietario tuviere su domicilio, sin autorización de éste confederida por escrito, producirá acción y privilegio solamente en la parte que al capitán pueda corresponder en concepto de participación en el buque ó en el flete, y no obligará al propietario aun cuando se pretendiere probar que el dinero se empleó en beneficio del buque.

Art. 653. El préstamo á la gruesa sobre mercaderías, celebrado antes de comenzar el viaje, deberá mencionarse en los conocimientos y en el manifiesto del cargamento, con designación de la persona á quien el capitán haya notificado la feliz llegada al puerto de destino.

Si se omitiere dicha declaración, el consignatario que hubiere aceptado letras de cambio ó hecho adelantos en fe de los conocimientos, preferirá al portador de la póliza del contrato de préstamo á la gruesa.

En defecto de designación de la persona á quien debe participarse la llegada, el capitán podrá descargar las mercaderías sin responsabilidad alguna personal para con el portador de la póliza del contrato de préstamo á la gruesa.

Art. 654. Si entre el prestamista y el capitán del buque mediare algún convenio ilícito por el cual los cargadores resulten perjudicados, deberá indemnizarse á éstos solidariamente por el prestamista y por

---

[a] Véanse los arts. 656, párrafo 4º, y 682.

[b] Véanse los arts. 480, párrafo 6º, 482, 517, 695 y 704, párrafo 18.

el capitán, contra los cuales podrá interponerse la acción criminal correspondiente.

ART. 655. Incurrirá en la responsabilidad señalada por las leyes penales para el reo de estelionato,[a] el prestatario que recibiere dinero á la gruesa por mayor valor que el de la cosa objeto del riesgo ó cuando ésta no se hubiere embarcado efectivamente.[b]

En la misma responsabilidad incurrirá también el prestamista que no pudiendo racionalmente ignorar la circunstancia indicada, no la manifestare á la persona á quien endosare la póliza respectiva.

En el primer caso el testatario y en el segundo el prestamista responderán solidariamente del importe del préstamo, aun cuando la cosa objeto del contrato hubiere perecido.

ART. 656. Será nulo el contrato de préstamo á la gruesa:

I. Cuando se hubiere hecho á gente de la tripulación;

II. Cuando el contrato tuviere únicamente por objeto el flete por vencer ó el lucro esperado de alguna negociación, ó bien uno y otro simultáneamente;

III. Cuando el prestamista no corriere alguno de los riesgos de los objetos sobre los que hubiere recaído el contrato;

IV. Cuando recayere sobre objetos cuyos riesgos se hubieren tomado ya por otro por todo su valor;[c]

V. Si faltare el requisito del registro ó las formalidades exigidas en el art. 516.[d]

En todos los referidos casos, aun cuando el contrato no surta sus efectos legales, el prestatario responderá personalmente del importe del principal prestado y de los intereses legales, sin que sea obstáculo el que la cosa objeto de aquél haya pericido en el tiempo y lugar de los riesgos.

ART. 657. El privilegio del prestamista á la gruesa sobre el buque comprenderá proporcionalmente, no sólo los fragmentos naufragados y del mismo salvados, sino también el flete por razón de las mercaderías salvadas y las soldadas devengadas por la gente de la tripulación durante el viaje, caso de que no mediare seguro ó riesgo especial sobre el mismo flete.[e]

ART. 658. Si el contrato de préstamo á la gruesa comprendiere el buque y el cargamento, las mercaderías salvadas constituirán hypoteca del prestamista, aun cuando el buque pereciere; esta disposición será aplicable lo mismo y vice versa cuando el buque se salvare y las mercaderías se perdieren.

ART. 659. Será lícito á los contratantes estipular el premio en la cantidad y forma de pago que conceptuaren más conveniente á sus

---

[a] Véase el novísimo Código penal en el lugar correspondiente de este tomo.
[b] Véase el art. 643.
[c] Véase el art. 650.
[d] Véase el art. 639.
[e] Véase el art. 647.

intereses; pero una vez convenido, el acontecimiento del riesgo no dará acción para exigir el aumento ó disminución de aquél, salvo si otra cosa se hubiere convenido.

Art. 660. Si no se hubiere fijado la época del pago, se reputará éste vencido una vez que hubieren cesado los riesgos; desde este día en adelante correrán para el prestamista los intereses legales sobre el capital y premio en caso de demora, la cual únicamente podrá probarse en la forma prescrita por el presente Código.[a]

Art. 661. El portador, en defecto de pago dentro del plazo convenido, estará obligado á levantar el correspondiente protesto y á practicar cuantas diligencias se imponen á los portadores de letras de cambio para el vencimiento de interés y conservación de la acción contra los garantes del instrumento del contrato de préstamo á la gruesa.

Art. 662. El prestamista de dinero á riesgo marítimo adquirirá hipoteca sobre la cosa objeto del contrato; pero quedará sujeto á perder todo derecho á la cantidad prestada si pereciere la cosa hipotecada en el tiempo y lugar y por efecto de los riesgos estipulados; teniendo solamente derecho al reembolso del principal y premio convenido, por entero, en el caso de llegar á salvo al puerto de destino.

Art. 663. La prueba de la pérdida corresponderá al prestatario, así como la justificación de que los efectos objetos del préstamo existían en el buque al tiempo de ocurrir el siniestro.

Art. 664. Si sobreviniere presa ó desastre de mar al buque ó á las mercaderías sobre las que recayere el préstamo á la gruesa, estará obligado el prestatario á poner el suceso en conocimiento del prestamista, inmediatamente después de que llegare á su noticia.

Si se encontrare el prestatario en este tiempo á bordo del buque ó próximo á los objetos sobre los que recayere el préstamo, estará obligado á emplear en su reclamación y salvamento las diligencias propias de un buen administrador, bajo pena de responder de los daños y perjuicios que de su falta se derivaren.

Art. 665. Cuando sobre el contrato de préstamo á la gruesa ocurriere duda ó hipótesis no prevista en el presente título, se procurará su decisión por analogía, por lo dispuesto en el título VIII de la parte segunda y vice versa.[b]

Título VIII.—*De los seguros marítimos.*

Capítulo primero.—De la naturaleza y forma de este contrato.

Art. 666. La existencia del contrato de seguro marítimo por el cual el asegurador, tomando sobre sí la fortuna y riesgo del mar, se obliga á indemnizar al asegurado de los daños y perjuicios que pueda experimentar la cosa objeto del contrato, mediante un premio ó suma deter-

[a] Véase el art. 447. [b] De los seguros marítimos.

minada equivalente al riesgo tomado, únicamente podrá probarse por escrito; este documento recibe el nombre de póliza de seguro.[a]

No obstante, el contrato se reputará perfecto para obligar al asegurador desde el momento en que las partes estuvieren de acuerdo, firmando ambas la minuta que deberá contener todas las declaraciones, cláusulas y condiciones exigidas para las pólizas de seguro marítimo.

ART. 667. La póliza del contrato de seguro deberá ir firmada por el asegurador y expresar:[b]

I. El nombre y domicilio del asegurador; el nombre y domicilio del asegurado; declaración de si se aseguró por cuenta de éste ó por cuenta de tercera persona, cuyo nombre podrá omitirse.

Si se omitiere el nombre del asegurado, el tercero que celebrare el contrato en su nombre quedará obligado personal y solidariamente.

La póliza del contrato de segura marítimo no podrá en ningún caso expedirse al portador;

II. El nombre, clase y nacionalidad del buque y el nombre del capitán, salvo en el caso de que al tiempo de la celebración del contrato no se tuviere seguridad del buque que haya de efectuar el viaje ó travesía;[c]

III. La naturaleza y calidad de la cosa asegurada y su valor;

IV. El lugar en que las mercaderías hayan de entregarse;

V. Los puertos y fondeaderos en que el buque deba cargar ó descargar y aquellos otros en que haya de hacer escala;

VI. El puerto del que el buque hubiere salido ó deba salir y la fecha de salida cuando ésta se hallare definitivamente señalada;

VII. Mención especial de todos los riesgos que el asegurador tome sobre sí.[b]

VIII. La época y lugar en que deban comenzar á correr y terminar los riesgos.

IX. El premio del seguro y el lugar, época y forma del pago;

X. El tiempo, lugar y forma del pago en caso de siniestro;[d]

XI. Declaración de que las partes se someterán á decisión arbitral caso de que se suscitare cualesquiera reclamaciones, si así se hubiere estipulado por aquéllas;

XII. La fecha del día de la celebración del contrato, con expresión de si ésta ha sido antes ó después del medio día;

XIII. Y en general, cuantas condiciones tuvieren por conveniente estipular las partes.

Una misma póliza podrá contener dos ó más seguros distintos.

ART. 668. Si los aseguradores fueran varios, deberá cada uno declarar la cantidad por que se obliga, expresando la fecha y firmando de su puño y letra esta declaración.

---

[a] Véase el art. 124.
[b] Véase el art. 682.
[c] Véase el art. 670.
[d] Véase el art. 447.

En defecto de dicha declaración, la firma implicará responsabilidad solidaria por todo el valor asegurado.

Si uno de los aseguradores se obligare por cantidad cierta y determinada, los que después de él firmaren sin hacer declaración de la cantidad por que se obligan, se entenderá obligado cada uno de ellos por una cantidad igual.

ART. 669. El seguro podrá recaer sobre la totalidad de un objeto ó sobre parte de el únicamente, pudiendo celebrarse igualmente antes de celebrarse el viaje que durante el mismo, ya de ida ya de vuelta, ó solamente por ida ó vuelta, por viaje completo ó por tiempo limitado, y contra los riesgos de viaje y transportes por mar solamente ó comprender también los riesgos de transportes por canales y ríos.[a]

ART. 670. Si el asegurado ignorase la especie de mercaderías que hayan de cargarse, ó si no tuviere certeza del buque, podrá efectuarse válidamente el seguro bajo la denominación genérica de "mercaderías," en el primer caso, y de la de "sobre uno ó más buques," en el segundo, sin que el asegurado esté obligado á designar el nombre del buque, siempre que en la póliza declare que lo ignora, mencionando la fecha y firma de la última carta de aviso ú órdenes que hubiere recibido.

ART. 671. Efectuándose el seguro bajo la denominación genérica de "mercaderías," estará obligado el asegurado á probar, en caso de siniestro, que efectivamente se embarcaron en el buque mercaderías por el valor declarado en la póliza; y si el seguro se hubiere celebrado "sobre uno ó más buques," deberá justificar asimismo que las mercaderías aseguradas se embarcaron realmente en el buque que hubiere sufrido el siniestro.[b]

ART. 672. La designación general "mercaderías" no comprenderá las monedas, joyas, el oro ni la plata, piedras preciosas, ni municiones de guerra; en seguros de esta naturaleza será necesario que se declare la especie del objeto sobre el que el seguro recaiga.

ART. 673. Si se suscitare duda acerca de la inteligencia de alguna ó algunas de las condiciones y cláusulas de la póliza de seguro marítimo, su decisión se regulará por las disposiciones siguientes:

I. Las cláusulas escritas tendrán mayor valor que las impresas;

II. Las que fueren claras y expusieren la naturaleza, el objeto ó fin del seguro, servirán de regla para esclarecer las oscuridades y para fijar la intención del contrato al tiempo de la celebración del mismo;[c]

III. La costumbre generalmente observada en la plaza de comercio en que se hubiere celebrado el contrato, prevalecerá sobre cualquiera significación diversa que las palabras puedan tener en el lenguaje común;

IV. En el caso de ambigüedad que exija interpretación, se practicará según las reglas establecidas en el art. 181.

---

[a] Véase el art. 667, núm. 2° y 3°.

[b] Véanse los arts. 663 y 716.

[c] Véase el art. 131, párrafo 1°.

ART. 674. La cláusula de hacer escala comprenderá la facultad de cargar y descargar mercaderías en el puerto de escala, aun cuando esta condición se exprese en la poliza.[a]

ART. 675. La póliza del contrato de seguro marítimo, será transferible por vía de endoso, sustituyéndose el endosatario al asegurado en todas las obligaciones, derechos y acciones.[b]

ART. 676. Si los objetos asegurados variaren de propietario durante el tiempo del contrato, el seguro se transmitirá al nuevo dueño independientemente de la transferencia de la póliza, salvo condición expresa en contrario.

ART. 677. El contrato de seguro marítimo será nulo:

I. Si se hubiere celebrado por persona que no tenga interés en la cosa asegurada;

II. Si recayere sobre cualquiera de los objetos prohibidos en el art. 686 de este Código;

III. Siempre que se probare la existencia de fraude ó falsedad cometida por una de las partes;

IV. Cuando la cosa objeto del seguro no llegare á encontrarse en condiciones de correr riesgo;

V. Probándose cumplidamente que el buque salió antes de la época designada en la póliza ó que demoró su salida sin que mediare en ninguno de los dos casos fuerza mayor;[c]

VI. Si recayere el seguro sobre cosas ya aseguradas por su valor completo y por los mismos riesgos.

No obstante, si el primer contrato de seguro no alcanzare todo el valor de la cosa asegurada, ó se hubiere celebrado con excepción de alguna ó algunos riesgos, el seguro prevalecerá en la parte y por los riesgos exceptuados;

VII. El seguro del lucro esperado que no fijare la cantidad determinada sobre el valor de la cosa objeto del seguro;[d]

VIII. Si el seguro recayere sobre mercaderías que se condujeren sobre el combés y no se hubiere hecho en la póliza mención de esta circunstancia;

IX. Si recayere el seguro sobre objetos que al tiempo de la celebración del contrato se encontraren ya perdidos ó en salvo, existiendo presunción fundada de que el asegurado ó el asegurador podían tener noticia de lo sucedido en aquella fecha.

Existirá esta presunción, si se probare por cualquier medio que la noticia había llegado al lugar de la celebración del contrato ó á aquél en que se expidió la orden para su celebración al tiempo de la fecha de la póliza de la expedición de la indicada orden, y que el asegurador ó asegurado tenían noticia de ello.

---

[a] Véase el art. 667, núm. 5º.
[b] Véanse los arts. 363 y 635.
[c] Véanse los arts. 680 y 711, párrafo 2º.
[d] Véase el art. 709.

No obstante, si la póliza contuviere la clausula "perdido ó no perdido" ó la de "sobre buena ó mala nueva," cesará esta presunción, salvo si probare la concurrencia de fraude.

Art. 678. El contrato de seguro marítimo podrá acumularse:

I. Cuando el asegurado ocultare la verdad ó manifestare cosa distinta de ella;

II. Cuando hiciere una declaración errónea, ocultando, falseando ó alterando los hechos ó circunstancias, ó suponiendo actos ó circunstancias no existentes, de tal naturaleza é importancia, que á no haberse ocultado, falseado ó supuesto, los aseguradores, ó no hubieren admitido el seguro, ó hubieren exigido mayor prima ó condiciones más restrictivas.

Art. 679. En el caso de fraude cometido por parte del asegurado, además de la nulidad del contrato de seguro, se condenará á éste á pagar al asegurador el duplo del premio estipulado.[a]

Cuando el fraude se hubiere cometido por el asegurador, se condenará á éste á devolvar la prima recibida y á pagar al asegurado otra suma igual.

En uno y otro caso puede instarse acción criminal contra el defraudador.

Art. 680. La desviación voluntaria de la ruta del viaje y la alteración en el orden de las escalas que no fuere obligada por urgente necesidad ó fuerza mayor, anulará el seguro para el resto del viaje.[b]

Art. 681. Si el buque tuviere designados en la póliza varios puntos de escala, es lícito al asegurado alterar el orden de las escalas; pero en tal caso sólo podrá recalar en un puerto de los expresados en la misma póliza.[c]

Art. 682. Cuando el seguro marítimo versare sobre dinero dado á riesgo, deberá declararse en la póliza, no sólo el nombre del buque, del capitán del buque y del prestatario, sino mencionarse el riesgo que éste asegurare y el prestamista habrá de exceptuar ó cuál sea el valor descubierto sobre el que se permite el seguro;[d] además de esta declaración será menester indicar en la póliza del contrato de seguro la causa de la deuda á cuyo pago se destina el dinero.[e]

Art. 683. Si se hubieren celebrado sin fraude diversos seguros sobre la misma cosa, prevalecerá el de fecha más antigua, según lo que apareciere de las respectivas pólizas.

Los aseguradores cuyas pólizas fueren posteriores estarán obligados á restituír el premio recibido, reteniendo por vía de indemnización el medio por ciento del valor asegurado.[f]

---

[a] Véanse los arts. 129°, párrafo 4°, y 677, párrafo 3°.

[b] Véanse los arts. 509, 677 y 711, párrafos 1° y 2°.

[c] Véase el art. 680.

[d] Véase el art. 650.

[e] Véanse los arts. 667, 677, párrafo 6°, y 688.

[f] Véanse los arts. 678 y 679.

ART. 684. En todos aquellos casos en que se anulare el seguro por hecho que no resulte directamente de fuerza mayor, adquirirá el asegurador el premio del seguro por entero, si la cosa objeto del contrato hubiere corrido los riesgos; y en el supuesto contrario, podrá retener el medio por ciento del valor asegurado.

Sin embargo, si el contrato se anulare tratándose de un seguro por viaje redondo con premio ligado, el asegurador adquirirá solamente la mitad del premio convenido.

CAPÍTULO II.—DE LAS COSAS QUE PUEDEN SER OBJETO DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.

ART. 685. Todas las cosas é intereses que puedan ser apreciables en dinero y que haya de correr ó se encuentre corriendo los riesgos del mar, podrán ser objeto del contrato de seguro marítimo, salvo si mediare prohibición en contrario.[a]

ART. 686. Se prohibe el seguro:

I. Sobre cosas cuyo comercio no sea lícito con arreglo á las leyes del país, y sobre los buques nacionales ó extranjeros que se emplearen en dicho comercio;[b]

II. Sobre la vida de personas libres.[c]

III. Sobre las soldadas que hubieren de devengarse por individuos de la tripulación de buques de nacionalidad brasileña.

ART. 687. El asegurador podrá asegurar por otros aseguradores los mismos objetos que tuviere él asegurados, con las mismas ó diferentes condiciones, y por igual, mayor ó menor premio.

El asegurado podrá volver á asegurar cuando el asegurador resultare insolvente, antes de la noticia de la terminación del riesgo, pidiendo judicialmente la anulación de la primera póliza; y si en este tiempo

[a] Véase el art. 669.

[b] Véanse los arts. 729, párrafo 2º, y 677, párrafo 2º.

[c] En Inglaterra, Estados Unidos y otros muchos países, existen numerosas compañías dedicadas á efectuar seguros sobre la vida de las personas. Hace tiempo que se ha reconocido por los legisladores la falta de fundamento del principio de que la vida no es una cosa ó valor apreciable en dinero, que no se halla en el comercio, y que es odioso que la posibilidad de la muerte de un individuo pueda ser objeto de una especulación. El Gobierno francés fué el primero que se compenetró de que, bien lejos de ser contrario al orden público el seguro sobre la vida, ofrece un carácter de moralidad, asegurando la vejez del interesado, fomentando el ahorro y facilitando á los herederos del causante medios de decorosa subsistencia.

Por otra parte, lo dispuesto en el artículo que anotamos puede considerarse de hecho derogado, por cuanto existen en la capital de los Estados Unidos del Brasil numerosas compañías de seguros sobre la vida con autorización del Gobierno, el cual, en el art. 33 del decreto núm. 1669 del año 1855, declaró que, estando el seguro sobre la vida reconocido por todos los Estados de Europa y por los Estados Unidos de la América del Norte como un beneficio general para la humanidad, la compañía de que se trataba (La Tranquilidad) no debía reputarse como contraria á las leyes del Imperio por el hecho de tomar á su cargo el riesgo que pudiere correr la vida de las personas libres de uno ú otro sexo y de cualquier edad.

existiere riesgo, por el cual se deba alguna indemnización al asegurado, figurará éste por su importe en la masa del asegurador declarado en estado de quiebra.[a]

Art. 688. Si no se declarare en la póliza del contrato de seguro de dinero á riesgo marítimo, si el seguro comprende el capital y el premio, se entenderá que comprende tan sólo el capital, el cual, en caso de siniestro, se indemnizará en la forma prevenida en el art. 647 del presente Código.[b]

Art. 689. Podrá asegurarse el buque, su flete y mercaderías en la misma póliza, pero en este supuesto habrá de determinarse el valor de cada cosa distintamente; en defecto de esta determinación, el seguro quedará reducido á la cosa indicada únicamente en la póliza respectiva.[c]

Art. 690. Si se declarare de una manera genérica en la póliza del contrato de seguro que se asegura el buque sin ninguna otra especificación, se entenderá que el seguro es extensivo al casco, y todas las pertenencias del mismo, aprestos, aparejos, velamen, lanchas, escaleras, utensilios y vituallas ó provisiones, pero en ningún caso á los fletes ni al cargamento, aun cuando éste fuere de cuenta del capitán, propietario ó armador del buque.

Art. 691. Las pólizas del contrato de seguro marítimo por viaje de ida y vuelta cubrirán los riesgos asegurados que sobrevinieren durante las estadías intermedias, aun cuando esta cláusula no figurase en la póliza respectiva.[d]

Capítulo III.—De la valoración de la cosa asegurada.

Art. 692. El valor de la cosa asegurada deberá declararse en la póliza en cantidad cierta, siempre que el asegurado tuviere conocimiento exacto de él.[e]

En el seguro del buque dicha declaración será imprescindible, y faltando se reputará nulo el seguro.

En los seguros sobre mercaderías, si no tuviere el asegurado conocimiento exacto de su valor verdadero, bastará con que lo indique según estimación suya.

Art. 693. El valor declarado en la póliza, figure ó no la cláusula "valga más ú valga menos," se reputará en juicio como ajustado y convenido entre las partes para todos los efectos del seguro.

No obstante, si el asegurador alegare que la cosa asegurada valía al

---

[a] Véase el art. 667, párrafo 6°.

[b] Cuéstion: "El premio del dinero prestado á riesgo marítimo, ¿puede ser objeto de seguro?" El premio del dinero prestado en esta forma es un verdadero lucro esperado, y puede por tanto ser objeto de seguro cuando se fijare cantidad determinada sobre el valor del objeto del seguro, según resulta de la combinación de lo dispuesto en el artículo que anotamos con lo que previene el art. 667, párrafo 7°.

[c] Véanse los arts. 755 y 780.

[d] Véase el art. 703.

[e] Véanse los arts. 667, párrafo 3°, 700, 701 y 780.

tiempo de la celebración del contrato una cuarta parte, ó más, menos del precio en que la tasó el asegurado, se admitirá la impugnación de la tasación por cualquier medio de prueba admitido en derecho mercantil, á cuyo fin y en pago de otras pruebas, podrá el asegurador obligar al asegurado á que exhiba los documentos ó justifique las razones que tuvo en cuenta para hacer la tasación indicada en la póliza de seguro.

Si se negare el asegurador á cumplimentar este requerimiento se presumirá que ha procedido con dolo.

ART. 694. Si no se hubiere declarado en la póliza de seguro el valor cierto de las mercaderías aseguradas, se determinará ésta por el precio de compra de las mismas aumentado con los gastos que se hubieren originado por las operaciones de embarque y el premio del seguro y la comisión correspondiente cuando ésta se hubiere satisfecho, de forma que en el caso de pérdida total el asegurado se encuentre resarcido de todo el valor expuesto á los riesgos del mar.

En la póliza de seguro sobre el flete sin valor fijo, se determinará ésta con arreglo á la póliza de fletamento ó á los conocimientos, manifiestos ó libros de cargamento, acumulativamente en uno y otro caso.

ART. 695. El valor del seguro sobre el dinero prestado á la gruesa se probará por el contrato original y el del seguro sobre los gastos efectuados con el buque y el cargamento durante el viaje,[a] con las respectivas cuentas ó facturas debidamente legalizadas.

ART. 696. El valor de las mercaderías procedentes de fábricas, almacenes ó fincas del asegurado que dejare de manifestarse en la póliza del contrato de seguro, se determinará por el precio que otras mercaderías semejantes podrían obtener en el puerto de desembarque, aumentado en la forma prevista por el art. 694.

ART. 697. Las mercaderías adquiridas por permuta se tasarán por el precio que podrían obtener en el mercado en el puerto de descarga aquéllas por que se permutaron, aumentado en la forma prevenida en el art. 694 de este Código.

ART. 698. La valoración en los seguros celebrados sobre moneda extranjera se practicará reduciendo este valor de la moneda corriente en el país con arreglo al curso del cambio el día de la fecha indicada en la póliza correspondiente.

ART. 699. El asegurador no podrá obligar en ningún caso al asegurado á vender la cosa asegurada para determinar su valor.[b]

ART. 700. Siempre que se probare que el asegurado procedió con fraude en la declaración del valor declarado en la póliza, ó en la que posteriormente se hiciere en el caso de no haberse efectuado en el acto de la celebración del contrato,[c] la autoridad judicial, reduciendo la

---

[a] Véanse los arts. 515 y 651.

[b] Este artículo es parecido al art. 778 del Código Español.

[c] Véanse los arts. 692 y 694.

valoración de la cosa asegurada á su verdadero valor, condenará al asegurado á pagar al asegurador el duplo del premio estipulado.

Art. 701. La cláusula "valga más ó valga menos" inserta en la póliza, no relevará al asegurado de la condena por razón de fraude, ni producirá efecto alguno si se probare que la cosa asegurada valía menos de la cuarta parte del precio señalado en la póliza del contrato.[a]

Capítulo IV.—Del comienzo y terminación de los riesgos.

Art. 702. Si no constare de la póliza del contrato de seguro, el tiempo en que hayan de comenzar y terminar los riesgos de seguro del buque, principiarán á correr por cuenta del asegurador desde el momento en que éste levare su primer ancla, y terminarán, una vez que haya dado fondo en el puerto de descarga en el lugar que estuviere destinado á estas operaciones ó en el lugar que amarrare caso de ir en lastre.

Art. 703. Si se asegurase el buque por viaje de ida y de vuelta ó por más de un viaje, los riesgos correrán sin interrupción por cuenta del asegurador desde el comienzo del primer viaje hasta la terminación del último.[b]

Art. 704. En el seguro de buques por sus estancias en algún puerto, comenzarán á correr los riesgos desde que el buque fondeare y anclare en el mismo puerto, y terminarán en el momento en que levante su primer ancla para seguir su viaje.

Art. 705. Si el seguro se hubiere celebrado sobre mercaderías, comenzarán á correr los riesgos desde el instante en que se comenzaren á embarcar, y sólo terminarán una vez que hayan sido puestas á salvo en el puerto de descarga, aun en el caso de que el capitán estuviere obligado á descargarlas en algún puerto de escala ó de arribada forzosa.

Art. 706. Celebrándose el seguro sobre mercaderías que hayan de transportarse alternativamente por mar, tierra, ríos, canales, en buques, carros ó á lomo de animales, los riesgos comenzarán tan luego como los efectos se entregaren en el lugar en que hayan de cargarse, y únicamente terminarán cuando hayan sido descargados en el lugar del destino.

Art. 707. Los riesgos del seguro sobre el flete, comenzarán á correr desde el momento y á medida que se vayan recibiendo á bordo las mercaderías que lo paguen, y terminarán tan luego como se vayan descargando del buque en el puerto de destino; salvo si por pacto ó por uso del puerto, estuviere obligado el buque á recibir el cargamento á flor de agua y depositarlo en tierra por su cuenta.

El riesgo del flete en este último caso acompañará al riesgo de las mercaderías.

Art. 708. La fortuna de las cantidades prestadas á la gruesa comienza y termina para los aseguradores en la misma forma que corre

[a] Véanse los arts. 692 y 693. [b] Véase el art. 691.

para el prestamista; sin embargo, en el caso de que no se hubiere hecho en el respectivo contrato mención específica de los riesgos tomados ó no se hubiere estipulado el tiempo, se entenderá que los aseguradores tomaron sobre sí todos los riesgos y por el mismo tiempo que generalmente acostumbren á recibir los prestamistas de dinero á la gruesa.[a]

Art. 709. En el seguro de lucro esperado los riesgos correrán la misma suerte que las mercaderías respectivas.[b]

Capítulo V.—De las obligaciones recíprocas del asegurador y del asegurado.

Art. 710. Serán de cuenta del asegurador todos los daños y perjuicios que sobrevinieren á la cosa objeto del seguro por alguno de los riesgos especificados en la respectiva póliza.[c]

Art. 711. El asegurador no responderá por el daño ó avería que sobrevenga por hecho del asegurado ó por cualquiera de las causas siguientes:[d]

I. Desviación voluntaria de la derrota ordinaria y usual del viaje;

II. Alteración voluntaria del orden de las escalas designado en la póliza, salvo la excepción autorizada en el art. 680 de este Código;

III. Prolongación voluntaria del viaje más allá del último puerto indicado en la póliza;

Si se acortare el viaje, producirá todos sus efectos el seguro, siempre que el puerto en que se termine fuere uno de los indicados como de escala en la póliza, sin que el asegurado tenga derecho para exigir reducción alguna en el premio estipulado;

IV. Separación espontánea del convoy ó de otro buque armado cuando se hubiere estipulado en la póliza la navegación en conserva;

V. Disminución y derrame de líquidos;[e]

VI. Falta de estivación ó colocación defectuosa del cargamento á bordo del buque;

VII. Disminución natural de los géneros que por su naturaleza sean susceptibles de disolución, disminución ó merma en el peso ó medida entre su embarque y desembarque, salvo si hubiere encallado el buque ó se hubieren descargado las mercaderías por fuerza mayor, debiéndose en tales casos hacer deducción de la disminución ordinaria que acostumbren á experimentar los géneros de la misma naturaleza.[f]

VIII. Cuando la misma disminución natural aconteciere tratándose de cereales, azúcar, café, harina, tabaco, arroz, frutas verdes ó secas, papel, libros y otros géneros de semejante naturaleza, si la avería no excediere del diez por ciento del valor del seguro, salvo si el buque hubiere estado encallado ó las mismas mercaderías se hubieren descargado por causa de fuerza mayor ó mediare estipulación expresa en contrario, consignada en la respectiva póliza;

---

[a] Véanse los arts. 637, 638 y 665.
[b] Véase el art. 677, párrafo 7º.
[c] Véanse los arts. 666 y 708.
[d] Véase el art. 649.
[e] Véase el art. 624.
[f] Véase el art. 617.

IX. Damnificación de las amarras, mástiles, velamen ú otras cualesquiera pertenencias del buque, que reconozca como causa el uso ordinario á que se la destine;

X. Vicio intrínseco, mala calidad ó mal acondicionamiento de la cosa objeto del seguro;

XI. Avería simple ó particular que, incluídos los gastos de los documentos justificativos, no exceda del tres por ciento del valor asegurado;

XII. Rebeldía del capitán ó de la gente de la tripulación, salvo si mediare pacto en contrario expresamente consignado en la póliza;

Esta estipulación será nula si el seguro se hubiere contratado por el capitán por cuenta propia ó ajena ó bien por un tercero por cuenta de aquél.

ART. 712. Los actos de naturaleza criminosa cometidos por el capitán en el ejercicio de sus funciones ó por la gente de la tripulación, ó por uno y otra conjuntamente, del cual resulte daño grave al buque ó al cargamento, en oposición á la presunta voluntad legal del propietario del buque, se reputarán como constitutivos de rebeldía.

ART. 713. El asegurador que tomare sobre sí el riesgo de rebeldía estará obligado á responder de los daños y perjuicios procedentes del acto constitutivo de aquélla cometido por el capitán ó por la gente de la tripulación, ya se produzcan como consecuencia inmediata, ya casualmente, siempre que los daños ó perjuicios experimentados hayan acaecido dentro del tiempo de duración de los riesgos tomados y en el viaje y puertos declarados en la respectiva póliza.[a]

ART. 714. La cláusula "libre de avería" libera á los aseguradores de las averías simples ó particulares, y la cláusula "libre de toda avería" los liberará también de las gruesas.

Ninguna de estas causas, sin embargo, liberará á los aseguradores en los casos en que proceda el abandono.

ART. 715. En los seguros celebrados con la cláusula "libre de hostilidades" quedará liberado el asegurador si los efectos asegurados perecieren ó se deterioraren por efecto de hostilidades.

El seguro cesará, en este caso, desde que se retrasare el viaje ó variare de derrota por causa de hostilidades.

ART. 716. Si el seguro de mercaderías contuviere la cláusala "cargadas en uno ó más buques" surtirá todos sus efectos, probándose, cumplidamente que las mercaderías de que se trate se cargaron por completo en un solo buque, ó por partes en diversos buques.[b]

ART. 717. Si fuere necesario descargar el cargamento después de comenzado el viaje para trasladarlo á buque distinto del que se hubiere designado en la póliza, por innavegabilidad del otro ó por causa de fuerza mayor, continuarán corriendo los riesgos por cuenta del asegurador hasta que el nuevo buque llegare al puerto de destino, aun

[a] Véase el art. 711, núm. 12.

[b] Véase el art. 671

cuando perteneciere á distinto pabellón, con tal que no sea el de una potencia enemiga.

Art. 718. Aun cuando el asegurador no está obligado á responder de los daños que resulten al buque por falta de exacta observancia de las leyes y reglamentos de aduanas y policía de los puertos,[a] esta falta no les liberará de responder de los daños que por esta causa experimentare el cargamento.

Art. 719. El asegurador deberá, sin demora alguna, participar al asegurado, y habiendo varios, al primero en el orden de la subscripción, cuantas noticias recibiere de cualquier siniestro acontecido al buque ó al cargamento.

La omisión culpable del asegurado con respecto á este particular podrá calificarse de presunción de mala fe.[b]

Art. 720. Si transcurrido un año desde la salida del buque en los viajes para cualquier puerto de América, ó dos años para cualquier puerto del mundo, hubiere expirado el plazo limitado en la póliza, sin haberse tenido noticia alguna del buque, se presumirá éste perdido, y el asegurado podrá hacer abandono al asegurador exigiéndole el pago de la póliza, la cual estará obligado á restituír si el buque no resultare perdido ó se probare que el siniestro aconteció después de expirado el término de los riesgos.

Art. 721. En los casos de naufragio ó varadura, presa ó detención en poder de enemigos, estará el asegurado obligado á emplear toda la diligencia posible para salvar ó reclamar las cosas aseguradas, aunque para tales cosas sea necesaria procuración del asegurador, de quien podrá el asegurado exigir el adelanto del dinero indispensable para la reclamación intentada ó que pueda intentarse, sin que el mal éxito de ésta perjudique al reembolso del asegurado por los gastos á que hubiere atendido.

Art. 722. Cuando el asegurado no pudiere hacer por sí mismo las oportunas reclamaciones, con arreglo á lo dispuesto en el artículo anterior, porque hayan de efectuarse fuera del territorio del país, ó de su domicilio, deberá á este fin nombrar el correspondiente mandatario, poniendo en conocimiento del asegurador este nombramiento.[c]

Practicadas estas dos últimas diligencias, cesará la responsibilidad, quedando únicamente obligado el asegurado á ceder al asegurador todas las acciones que pudieren competirle, caso de que éste lo exigiere.

Art. 723. El asegurado, en el supuesto de presa ó detención por enemigos, únicamente estará obligado á seguir los trámites de la reclamación hasta el pronunciamento de la sentencia en primera instancia.

Art. 724. En los casos previstos en los tres artículos anteriores estará obligado el asegurado á obrar de acuerdo con los aseguradores.

Si no hubiere tiempo para consultarlos, podrá obrar como mejor la pareciere, corriendo los gastos por cuenta de los aseguradores.

---

[a] Véase el art. 530. [b] Véase el art. 722. [c] Véase el art. 719.

En el caso de abandono admitido por los aseguradores, ó en el de que éstos tomaren á su cargo la práctica de las diligencias necesarias para el salvamento ó la reclamación, cesarán las obligaciones sobredichas con respecto al capitán y al asegurado.

Art. 725. La sentencia dictada por un tribunal extranjero, aun cuando parezca basada en fundamentos injustos ó hechos notoriamente falsos ó desfigurados, no liberará al asegurador, demostrando el asegurado que empleó los medios que se encontraban á su alcance y produjo las pruebas que le fué posible para prevenir la injusticia de la sentencia.

Art. 726. La cosas aseguradas que fueren restituídas gratuitamente por los aprehensores, volverán al dominio de sus respectivos propietarios, aun cuando la restitución hubiere sido hecha en favor del capitán ó de cualquier otra persona.

Art. 727. Los convenios que se celebraren con los apresores en alta mar para rescatar cosas aseguradas serán nulos, salvo si mediare autorización expresa para ello, consignada en la póliza del respectivo contrato.

Art. 728. Pagando el asegurador un daño experimentado por las cosas aseguradas quedará subrogado en todos los derechos y acciones que pudieren competir al asegurado contra tercero, y el asegurado no podrá practicar acto alguno en perjuicio del derecho adquirido por los aseguradores.

Art. 729. El premio del seguro se deberá por entero siempre que el asegurado recibiere la indemnización correspondiente al siniestro.

Art. 730. El asegurador estará obligado á pagar al asegurado las indemnizaciones á que tuviere derecho dentro del término de quince días á contar de la fecha de la presentación de la cuenta, acompañada con los justificantes correspondientes; salvo si el plazo para el pago se hubiere estipulado al tiempo de la celebración del contrato y fuere distinto.

Título XII.—*Del abandono.*

Art. 753. Será lícito al asegurado, hacer abandono de las cosas aseguradas y pedir al asegurador la indemnización correspondiente á la pérdida total, en los siguientes casos:

I. Presa ó embargo por orden de una potencia extranjera, seis meses después de su notificación, si el embargo durare más de este tiempo;

II. Naufragio, varadura ó cualquier otro siniestro del mar indicado en la póliza, del que resulte innavegabilidad para el buque ó cuyas reparaciones importen en tres cuartas partes ó más el valor por que se hubiere asegurado el buque;

III. Pérdida total de la cosa asegurada ó deterioro que importe cuando menos tres cuartas partes del valor de la cosa asegurada; [a]

IV. Falta de noticias del buque sobre el que se hubiere hecho el seguro ó en que se hubieren embarcado las mercaderías aseguradas.[b]

---

[a] Véanse los arts. 720 y 721. [b] Véase el art. 515.

ART. 754. El asegurado no estará obligado á hacer abandono, pero si no lo hiciere en los casos en que el presente Código lo autoriza, no podrá exigir del asegurador indemnización mayor de la que tendría derecho á exigir si hubiere acaecido pérdida total, excepto en los casos de letra de cambio girada por el capitán,[a] de naufragio, reclamación de presa ó detención por enemigos y de abordaje.

ART. 755. El abandono solamente será admisible cuando las pérdidas ó daños acaecieren después de comenzado el viaje.

El abandono no podrá ser parcial, sino que deberá comprender todos los efectos indicados en la póliza.

No obstante, si en la misma póliza se hubiere asegurado buque y cargamento, podrá hacerse abandono de cada uno de ellos separadamente.[b]

ART. 756. No será admisible el abandono por título de innavegabilidad, si el buque, habiendo sido reparado, pudiere ser puesto en condiciones de continuar el viaje hasta el puerto de destino, salvo, si en vista de las evaluaciones legales á que debiere procederse, se viniere en conocimiento de que los gastos ocasionados por la reparación excedieron por lo menos de las tres cuartas partes del precio estipulado en la póliza.[c]

ART. 757. En el caso de innavegabilidad del buque, si el capitán, cargadores ó persona que los represente legítimamente, no pudieren fletar otro para transportar el cargamento al puerto de su destino dentro del término de sesenta días después de declarada la innavegabilidad, podrá el asegurado hacer el abandono.[d]

ART. 758. Cuando, en los casos de presa, constare que el buque fué rescatado antes de notificado el abandono, no será éste admisible, salvo si el daño sufrido por consecuencia del apresamiento y los gastos en unión del premio del rescate, excedieren de las tres cuartas partes del valor asegurado, ó si por efecto del mismo, los efectos asegurados hubieren pasado á dominio de tercero.

ART. 759. El abandono del buque comprendera el de los fletes de las mercaderías que pudieren salvarse, los cuales se considerarán como pertenecientes á los aseguradores, salvo la preferencia que sobre los mismos pueda corresponder á la gente de la tripulación por sus salarios vencidos durante el mismo viaje[e] y á cualesquier otros acreedores privilegiados[f].

ART. 760. Si los fletes se hallaren asegurados, los que fueren debidos por razón de las mercaderías salvadas pertenecerán á los aseguradores de los mismos fletes, deducidos los gastos de salvamento y las soldadas debidas á la tripulación.[g]

---

[a] Véase el art. 689.
[b] Véase el art. 614.
[c] Véase el art. 753, párrafo 3º.
[d] Véase el art. 564.
[e] Véase el art. 738.
[f] Véase el art. 559.
[g] Véase el art. 727.

CHILE.

Título IV.—*Del fletamento, del conocimiento y de los pasajeros.*

§ 1.—Definiciones y reglas relativas al fletamento.

Art. 970. El fletamento es un contrato de trasporte por el cual el naviero, personalmente ó representado, arrienda á otro la nave equipada y armada, y se obliga á conducir en ella á un lugar determinado mercaderías ó personas mediante un precio convenido.

Este precio se llama "flete."

Llámase "fletante" la persona que da en arrendamiento la nave y promete el trasporte, y "fletador" el que carga la nave y paga el precio estipulado.

Art. 971. La nave puede ser fletada total ó parcialmente.

Art. 972. El fletamento de toda la nave se celebra:

Por un viaje redondo, cualquiera que sea su duración, estipulándose por flete una cantidad alzada;

Por tiempo y cantidad determinada;

Por meses, fijándose por flete una cantidad por cada uno de los meses que dure el viaje.

El viaje comprende la ida y la vuelta de la nave, á no ser que las partes acuerden otra cosa.

El fletamento total de la nave no comprende la cámara del capitán ni el espacio necesario para el aposentamiento de la tripulación y custodia de los aparejos y vituallas.

Art. 973. El fletamento parcial se celebra:

Por una parte determinada de la nave;

Por una cierta cantidad de mercaderías consideradas á bulto, y por un precio alzado;

Por peso ó á tanto el quintal;

Por cabida ó á tanto la tonelada;

A carga general.

Art. 974. El fletamento es á carga general cuando el fletante se obliga á trasportar las mercaderías del fletador en caso que dentro de un determinado plazo complete la carga de la nave mediante el ajuste de otros fletamentos.

El fletamento á carga general lleva implícita una condición resolutoria, que se considera cumplida cuando el fletante no complete en el término estipulado las tres cuartas partes de la carga que pueda portear la nave.

Art. 975. Los fletamentos de naves extranjeras celebrados en los puertos de la República están sujetos á las disposiciones de este Código, aunque el capitán sea también extranjero.

Ajustados fuera de la República, se sujetarán á las mismas disposiciones en todo lo concerniente á la descarga ó á cualquier otro acto que deba ser realizado en el territorio chileno.

§ 2.—De la capacidad para fletar la nave y de la póliza de fletamento.

Art. 976. Sólo el naviero puede celebrar el contrato de fletamento.

Art. 977. El capitán podrá asumir el carácter de fletante en el caso previsto en el núm. 6° del art. 898; pero si fletare la nave en el lugar de la residencia del naviero ó de su consignatario, el fletamento será válido, siempre que el fletador haya procedido de buena fe.

El fletamento ajustado en ausencia del naviero ó de su consignatario será válido aunque el capitán haya contravenido sus instrucciones.

En uno y otro caso el capitán será responsable de los daños y perjuicios que sufra el naviero.

Art. 978. Puede ser fletador cualquiera persona que tenga capacidad para obligarse.

Art. 979. El fletamento debe ser redactado por escrito, antes ó después de recibida la carga, y no podrá ser probado por testigos cuando el flete exceda de doscientos pesos.

La escritura en que se consignan las condiciones del contrato se llama póliza de fletamento y puede ser pública, oficial ó privada.

Si la escritura fuere oficial ó privada, se extenderán tantos ejemplares cuantos fueren los contratantes; y si alguno de éstos no supiere firmar, lo hará á su ruego otra persona.

Art. 980. Las pólizas de fletamento extendidas con intervención de corredor marítimo hacen fe en juicio, certificando éste la autenticidad de las firmas y que fueron puestas á su presencia por las mismas partes ó por otra persona á su ruego.

Discordando las pólizas presentadas por los contratantes, se dará fe á la que aparezca conforme con la que el corredor tenga en su registro.[a]

Art. 981. Hacen también fe las pólizas privadas, toda vez que las partes reconozcan sus firmas.

Si las negaren, la existencia y condiciones del fletamento podrán ser justificadas por los medios que establece este Código.

Art. 982. La escritura de fletamento debe expresar:

1°. El nombre, apellido y domicilio del naviero, consignatario ó capitán, si alguno de éstos fuere el que celebra el fletamento;

2°. El nombre, apellido y domicilio del fletador, y obrando éste por comisión, el de la persona por cuya cuenta se ajuste el fletamento;

3°. La clase, nombre, porte, pabellón y puerto de matrícula de la nave;

4°. El puerto de carga y descarga;

[a] Véase el art. 654 del Código Español.

5°. La cabida, el número de toneladas, ó la cantidad de peso ó medida que las partes se obliguen respectivamente á cargar y portear;

6°. El flete y lugar donde deba hacerse el pago, y si está ajustado por una cantidad alzada por el viaje, por un tanto al mes ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de las mercaderías en que consista el cargamento;

7°. Si el fletamento es total ó parcial;

8°. El número de días convenidos para la carga y la descarga;

9°. Las estadías y sobrestadías acordadas para el caso que la carga ó la descarga no concluya dentro de los días señalados al efecto, y la indemnización que deba pagarse por cada una de ellas;

10. El tanto que se haya de dar al capitán por capa;

11. Todos los demás pactos en que convinieren las partes.

Art. 983. Declarándose en la póliza mayor porte del que efectivamente tenga la nave, el fletador podrá rescindir el fletamento ó exigir reducción del flete.

En uno ú otro caso el fletante deberá indemnizar al fletador los perjuicios que sufra, salvo que la diferencia entre el porte declarado y la verdadera cabida de la nave no exceda de una cuadragésima parte ó que la designación aparezca conforme con el certificado de matrícula.

Excediendo la diferencia de una cuadragésima parte, ésta será tomada en cuenta para determinar el importe de la indemnización debida al fletador.

Art. 984. Si el porte declarado fuere menor que la cabida efectiva de la nave fletada por entero en una cantidad alzada, el fletador no estará obligado á suministrar carga sino hasta concurrencia del porte declarado, ni el fletante podrá exigir aumento alguno de flete.

Pero si el flete fuere ajustado en un tanto por tonelada, el fletador deberá abonar el precio correspondiente á todas las toneladas que ocupe.

Art. 985. Aunque en la póliza de un fletamento á carga general se haya designado con exactitud el porte de la nave, el fletante, si se hubiere comprometido á recibir mayor cantidad de mercaderías de la que aquella pueda conducir, deberá indemnizar á los fletadores que no carguen por falta de espacio.

Art. 986. Ocultándose en la póliza el verdadero pabellón de la nave, el fletador podrá rescindir el fletamento, y el fletante deberá indemnizarle de la confiscación, aumento de derechos y de cualquier otro perjuicio que le sobrevenga por lo ocultación.

Art. 987. No designándose en la póliza el plazo para la carga y la descarga, cada una de estas operaciones se hará en los puertos de la República dentro del término de quince días útiles y consecutivos, desde que el capitán haya prevenido al fletador ó á su consignatario que está dispuesto á cargar ó á descargar.

En el mismo caso la carga de las naves del cabotaje menor se hará

en tres días útiles y consecutivos, que se contarán desde la fecha del contrato, y la descarga dentro del mismo plazo contado desde el arribo de la nave.

En los puertos extranjeros se hará la carga y la descarga, en defecto de convenio, en el término que designen los usos locales.[a]

ART. 988. Omitida en la póliza la designación de las estadías ó sobrestadías, la duración de unas y otras se arreglará á los usos locales.

§ 3.—DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL FLETANTE.

ART. 989. El fletante está principalmente obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á poner la nave pertrechada y aprovisionada á disposición del fletador, á mantenerle en el libre goce de ella en el modo y durante el tiempo convenido, y á firmarle conocimientos de la carga.

ART. 990. Salvo los casos previstos en los arts. 998 y 1019, el fletante no podrá verificar el transporte en otra nave que la designada en la póliza de fletamento.

ART. 991. El fletante es responsable á los fletadores de daños y perjuicios, si por su culpa sufre retardo la nave en su salida, durante el viaje ó en el puerto de descarga.

Hay retardo en la salida cuando la nave no emprende el viaje en la época y plazos que determinan los arts. 996, 997 y 998.

Sin embargo, el fletador no podrá reclamar los perjuicios que le sobrevengan por el retraso voluntario de la salida de la nave, si no hubiere requerido al fletante por medio de una protesta conminatoria para que emprenda el viaje.

ART. 992. Aunque el fletador por entero no ponga á bordo toda la carga correspondiente á la cabida de la nave, el fletante no podrá embarcar, sin consentimiento de aquél, otras mercaderías para completarla.

Si lo consintiere, el flete de las mercaderías complementarias, sea cual fuere, pertenecerá exclusivamente al fletador.

ART. 993. Si el cargador prohibiere al fletante completar la carga, éste podrá obligarle á embarcar una cantidad de mercaderías suficiente para responder del flete.

ART. 994. Autorizado para completar la carga, el fletante no podrá contratar mercaderías por un flete más bajo que el señalado por el fletador; y, si lo hiciere, responderá á éste de la diferencia.

ART. 995. Ántes de hacerse á la vela el fletante podrá desembarcar las mercaderías introducidas á la nave sin su consentimiento ó transportarlas por el flete más alto que haya obtenido en aquel viaje.

El desembarque se hará á costa del propietario y dándosele previo aviso.

---

[a] Vease el art. 656 del Código Español.

Si durante el viaje el fletante conociere la introducción clandestina de tales mercaderías, será obligado á conservarlas en la nave; pero entónces, fuera de exigir por ellas el más alto flete, podrá depositarlas en manos de una persona abonada en el primer puerto de arribada, dando oportuno aviso al propietario.

Aunque las mercaderías clandestinamente introducidas no sobrecarguen la nave, el fletante deberá verificar el depósito, siempre que el fletamento sea por entero y que el transporte de ellas pueda perjudicar los intereses del fletador.[a]

Art. 996. Fletada la nave por entero, el fletante deberá hacerse á la vela en la época que determina el art. 894.

Aun en el caso de no estar completa la carga, el fletante deberá emprender el viaje á requerimiento del fletador, siempre que éste haya embarcado una cantidad de mercaderías suficiente para asegurar el flete.

Art. 997. En los fletamentos parciales el fletante está obligado á emprender el viaje ocho días después que tenga á bordo las tres cuartas partes de la carga correspondiente á la cabida de la nave.

Art. 998. Toda vez que después de embarcada parte de la carga el fletante no complete las tres cuartas partes de la que corresponda á la cabida de la nave, podrá subrogar otra que haya sido visitada y declarada apta para el viaje, siendo de su cuenta los gastos del transbordo y el aumento de flete, si lo hubiere.

No haciendo la subrogación, el fletante emprenderá el viaje con la carga que tenga á bordo dentro de treinta días contados desde el en que hubiere comenzado á cargar.

El fletante no podrá hacer la subrogación sin el consentimiento de todos los cargadores en el caso de un fletamento por entero, ni en el de un fletamento parcial, si hubiere reunido las dos terceras partes de la carga correspondiente al porte de la nave.

Art. 999. Recibida una parte de las mercaderías contratadas á carga general, el fletante no podrá negarse á embarcar las demás que se le ofrezcan á precio y condiciones iguales á los concertados por las ya recibidas, á no ser que encuentre otras mercaderías que le ofrezcan mayores ventajas.

Negándose á aceptar el ofrecimiento y á continuar la carga, el fletante no podrá hacer la subrogación que le permite el artículo anterior, aunque no haya completado las tres cuartas partes, y será obligado á darse á la vela con la que tenga en la nave.

Art. 1000. Vencido el plazo acordado para cargar ó descargar la nave y el de las estadías ó sobrestadías sin que el fletador haya realizado la carga ó la descarga, el fletante podrá reclamar la indemnización estipulada por la demora, y en su defecto la que se regule por peritos.

---

[a] Véase el art. 673 del Código Español.

Si la demora resultare de que el fletador no puso la carga al costado de la nave, el fletante podrá además rescindir el fletamento, exigiendo la mitad del flete convenido.

Si la demora consistiere en no recibirse la carga, el fletante procederá en los términos que prescribe el núm. 5° del art. 906.

Art. 1001. Cuando el fletador hubiere embarcado sólo una parte de la carga durante el plazo estipulado y las estadías y sobrestadías, el fletante tendrá los mismos derechos que se le conceden en los dos primeros incisos del artículo precedente.

Art. 1002. El fletante que, contratado para tomar carga en otro puerto que el del fletamento, no la recibiere del consignatario dentro del tiempo designado, deberá dar aviso al fletador y esperar sus instrucciones; y entre tanto correrán las estadías y sobrestadías que establezca el contrato ó el uso local.

No recibiendo instrucciones en un término prudencial, el fletante diligenciará un nuevo fletamento; y no obteniéndolo, ú obteniendo uno parcial, después de vencido el término de las estadías y sobrestadías, formalizará su protesta y regresará al puerto de salida.

El fletador pagará en el primer caso el flete estipulado, y en el segundo la diferencia entre aquél y el que hubiere devengado la nave.

Art. 1003. Luego que la nave llegue al puerto de su destino, el capitan hará entrega de la carga en los términos que previenen los núms. 3°, 4°, 5° y 6° del art. 906.

Art. 1004. Si en el caso previsto en el núm. 3° del artículo precitado el fletante descargare las mercaderías sin contarlas, pesarlas ó medirlas, el fletador ó su consignatario podrá establecer la identidad, el número, peso y medida de ellas, aun por declaración de las personas que le hubieren servido en la descarga.

Art. 1005. Si los bultos de mercaderías ofrecieren señales exteriores de faltas ó averías, el capitán, consignatario ó cualquier otro interesado podrá solicitar un reconocimiento judicial y el justiprecio de las faltas ó averías ántes de verificar la descarga.

Esta diligencia no obstará á los medios de defensa del capitán, aun cuando sea solicitada por él.

Art. 1006. Si las mercaderías fueren entregadas sin previo examen ó bajo de protesta, de un recibo ó de un conocimiento cancelado que indique la falta ó avería, el consignatario podrá pedir su reconocimiento judicial dentro de cuarenta y ocho horas, contadas desde la entrega total ó parcial.

Vencido el plazo indicado, no se admitirá ninguna reclamación por faltas ó averías.

Art. 1007. No habiendo en los bultos señales exteriores de faltas ó averías, el reconocimiento judicial podrá hacerce válidamente, aun hallándose las mercaderías en poder del consignatario, con tal que se verifique dentro de setenta y dos horas, contadas desde la entrega, y previa justificación de su identidad.

§ 4.—De los derechos y obligaciones del fletador.

Art. 1008. El fletador de la nave puede subfletarla total ó parcialmente sin consentimiento del fletante, pero á cargo de quedar siempre responsable á éste del cumplimiento del contrato.

Aunque el fletamento sea hecho por una cantidad fija, corresponderá al subfletante cualquiera ventaja que obtenga en el subfletamento.

Art. 1009. La venta de la nave fletada no extingue el derecho adquirido por el fletador; y el nuevo propietario estará obligado á respetar y cumplir el fletamento celebrado por su autor, salvo su derecho para reclamar de éste la indemnización de los daños y perjuicios que se le siguieren.

Art. 1010. Las principales obligaciones del fletador consisten en cargar y descargar la nave en el tiempo convenido y pagar el flete estipulado.

Art. 1011. La carga y descarga de la nave se hará en el plazo principal que designe la póliza, ó en el suplementario de las estadías ó sobrestadías si las hubiere.

Art. 1012. No limitándose el fletamento á un número fijo de toneladas, el fletador podrá cargar toda la nave, estando vacía, ó la parte que estuviere libre al tiempo del contrato.

Art. 1013. Siendo insuficiente el porte de la nave parcialmente fletada para recibir toda la carga contratada, los fletadores serán preferidos según la prioridad de sus contratos; y si éstos fueren de una misma fecha, cargarán á prorrata de las cantidades de peso ó cabida que cada uno hubiere contratado.

En ambos casos el fletante indemnizará á los fletadores los perjuicios que les cause la falta de cumplimiento ó el cumplimiento imperfecto de sus respectivos contratos.

El fletador que hubiere cargado primero la nave quedará en posesión de la parte que tuviere ocupada, sea cual fuere la fecha de su fletamento.

Art. 1014. El fletador que no embarque la totalidad de la carga contratada pagará el flete de la parte que deje de cargar.[a]

Art. 1015. Si el fletador cargare mayor cantidad de mercaderías que la convenida, pagará por el exceso el mismo flete que hubiere estipulado en la póliza de fletamento.

Art. 1016. El fletador no puede cargar mercaderías de ilícito comercio ni otras que las designadas ó manifestadas al fletante; y si las cargare, serán de su cuenta todos los daños y perjuicios que sobrevengan á la nave y á los cofletadores.

Cargando mercaderías prohibidas con conocimiento del fletante, ambos responderán definitiva y solidariamente de todos los perjuicios

[a] Véase el art. 680 del Código Español.

que sufran la nave y los demás cargadores, aunque entre sí hubieren pactado lo contrario.[a]

Art. 1017. Si por hecho del cargador ó de su consignatario la nave fletada para un viaje de ida y vuelta regresare sin carga, se deberá al fletante todo el flete estipulado y una indemnización por la demora.

Art. 1018. Cuando el capitán se viere precisado á arribar para hacer reparaciones urgentes en el casco, aparejos ó pertrechos de la nave, los fletadores deberán esperar trienta días sin indemnización, á menos que prefieran descargar sus mercaderías.

Si las descargaren dentro del plazo indicado, pagarán íntegramente el flete convenido; pero si lo hicieren después de vencido, sólo abonarán el que corresponda en proporción del camino andado.

Estando fletada la nave por meses, el fletador no deberá flete alguno durante el tiempo de la reparación, ni un aumento de flete si estuviere ajustada por viaje.

Art. 1019. Si la nave no pudiere ser útilmente reparada, el capitán deberá fletar otra por su cuenta y verificar en ella el trasporte sin derecho á un aumento de flete.

En este caso será de su obligación acompañar la carga hasta entregarla en el lugar de su destino.

No encontrándose otra nave en los puertos que estén á ciento treinta quilómetros de distancia, el capitán depositará la carga por cuenta de los fletadores, dándoles el aviso correspondiente y exigirá el flete, sin otra indemnización, en proporción á la distancia que la hubiere porteado.

Art. 1020. Siempre que por malicia ó negligencia del capitán no se proporcionare nave que trasporte el cargamento, los fletadores podrán buscarla y fletarla por cuenta y bajo la responsabilidad del fletante, después de haber hecho al capitán dos interpelaciones judiciales dentro de los últimos quince días del plazo que señala el art. 1018.

El fletamento celebrado por los cargadores se llevará á efecto á pesar de la oposición del capitán.

Art. 1021. Justificando los cargadores que la nave no se hallaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no estarán obligados á pagar flete alguno, y podrán reclamar del fletante los daños y perjuicios que hubieren sufrido.

La prueba es admisible no obstante el acta de visita de que trata el núm. 3 del art. 899.[b]

Art. 1022. Antes ó después de haber embarcado toda la carga ó parte de ella, el fletador podrá desistir del fletamento, sea total ó parcial, pagando la mitad del fleta convenido.

En el segundo caso pagará también los gastos de descarga y los perjuicios que cause esta operación.

[a] Véase el art. 682 del Código Español. [b] Véase el art. 676 del Código Español.

Las reglas precedentes son aplicables al desistimiento del fletamento por viaje redondo.

Si el fletamento fuere ajustado por meses, el falso flete que debe pagar el fletador será el correspondiente á la mitad de la duración probable del viaje, calculada por peritos.

Art. 1023. El fletador que voluntariamente y fuera de los casos de fuerza insuperable descargare sus mercaderías antes de llegar al puerto del destino de la nave, pagará íntegramente el flete convenido y los gastos de la arribada hecha con tal objeto. [a]

Art. 1024. En los fletamentos por meses ó días el flete corre desde el día en que comienza la carga hasta el en que concluye la descarga en el puerto de la consignación.

Para el efecto de fijar el importe de los fletes, el mes principiado se tendrá por concluído.

Art. 1025. Fletada la nave por un tiempo determinado, el flete corre desde el día del contrato.

Art. 1026. En el fletamento por peso el flete se calculará sobre el peso en bruto; y en defecto de un convenio especial, se entenderá que las partes se han referido á la unidad de peso usada en el lugar de la carga.

Art. 1027. Se deben fletes:

1°. Por las mercaderías que el capitán vende durante el viaje para subvenir á las necesidades urgentes de la nave;

2°. Por las mercaderías deterioradas ó disminuidas por caso fortuito, vicio propio de las mismas, mala calidad ó condición de los envases;

3°. Por las que fueren deliberadamente arrojadas á la mar para salvar la nave y el cargamento;

4°. Por el aumento de peso ó volumen de las mercaderías cargadas.

Art. 1028. No se debe flete por las mercaderías perdidas en naufragio ó varamiento, robadas por piratas ó violentamente tomadas por enemigos.

En todos estos casos el fletador tiene derecho para exigir la restitución de la parte del flete que hubiere anticipado.

Art. 1029. Salvadas ó rescatadas las mercaderías, el fletador pagará el flete que hubieren devengado hasta el lugar del naufragio ó apresamiento.

Si reparada la nave fueren conducidas en ella hasta el puerto de su destino las mercaderías salvadas, el fletador abonará el flete íntegro, sin perjuicio de lo que se resuelva sobre la avería. [b]

Art. 1030. Tampoco se debe flete alguno por las mercaderías que fueren salvadas en la mar ó en la costa sin la cooperación del capitán ó tripulación.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 684 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 662 del Código Español.

ART. 1031. El flete es debido y exigible desde el momento en que se ponen á disposición del consignatario las mercaderías porteadas.

ART. 1032. El fletante no está obligado á recibir en pago del flete mercaderías, sanas ó averiadas; pero los cargadores podrán abandonarle por el flete los líquidos cuyos vasijas hubieren perdido más de la mitad de su contenido. [a]

ART. 1033. El fletante no soporta diminución alguna en los fletes devengados con arreglo á la póliza, fuera de los casos expresados por la ley.

ART. 1034. El capitán no puede retener á bordo la carga para asegurar el pago del flete; pero podrá solicitar el depósito de ella hasta que se le abone.

ART. 1035. La capa será pagada al capitán en la misma proporción que los fletes y con las modificaciones á que éstos se hallen sujetos según los casos.

ART. 1036. El cargamento está afecto privilegiadamente al pago de los fletes, capa é indemnizaciones que deban los cargadores en razón del fletamento.

El privilegio dura treinta días contados desde la conclusión de la descarga; y el fletante podrá solicitar dentro de ellos la venta judicial de las mercaderías que basten para cubrir los créditos enunciados, aun cuando el consignatario se haya constituído en quiebra.

Las mercaderías que pendiente aquel plazo pasaren á tercera mano por un título legal, quedan libres de toda responsabilidad por el mero trascurso de los ocho días siguientes á la entrega de ellas.

Vencidos los treinta días, los créditos del fletante se considerarán como créditos comunes.

§ 5.—DE LA RESCISIÓN DEL FLETAMENTO.

ART. 1037. Fuera de los casos de rescisión anteriormente previstos, el fletamento, sea total ó parcial, se rescinde sin indemnización, ántes de principiarse el viaje, por las siguientes causas:

1ª. La prohibición de exportar del lugar de la carga ó de importar al de la descarga el todo ó parte de las mercaderías comprendidas en una misma póliza, á no ser que el fletador quiera cargar otras mercaderías permitidas;

2ª. La interdicción de comercio, declaración de guerra entre la República y la nación á que estuviere destinada la nave, y el bloqueo del puerto de la descarga;

3ª. Cualquier otro caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el viaje.

Si el caso fortuito fuere imputable á culpa de alguna de las partes, habrá lugar á la rescisión con indemnización de daños y perjuicios.

---

[a] Véase el art. 687 del Código Español.

Art. 1038. Si por alguna de las causas expresadas se rescindiere el fletamento después de hallarse cargada la nave, el fletador soportará todos los costos de la descarga, y el fletante los salarios y gastos de la tripulación, sin perjuicio del derecho que éste hubiere adquirido al pago de estadías, sobrestadías y avería común por daño ocurrido antes de la rescisión.

Art. 1039. Suspendida temporalmente la salida de la nave por cerramiento del puerto, por embargo emanado de orden superior ó por cualquier otro acontecimiento de fuerza mayor, subsistirá el fletamento sin derecho á indemnización, y los gastos de manutención y salario de la tripulación serán pagados como avería común.

En el caso propuesto al fletador podrá descargar y volver á cargar sus mercaderías; y si después de haber cesado la causa que suspendió la salida de la nave no recargare dentro del plazo acordado al efecto, será obligado á pagar estadías.

Art. 1040. Sobreviniendo durante el viaje algunos de los sucesos expresados en los núms. 1° y 2° del art. 1037, el capitán seguirá las instrucciones que para tales casos hubiere recibido del fletador; y si obrando en conformidad con ellas arribare al puerto que se le hubiere designado ó regresare al de partida, cobrará sólo el flete de ida, aun cuando la nave estuviere fletada por viaje redondo.[a]

Art. 1041. Careciendo de instrucciones en los casos referidos, el capitán procederá en la forma que determina el núm. 15 del art. 905 é inmediatamente dará cuenta al fletador.

No recibiendo instrucciones dentro de un plazo razonable á juicio del juzgado de comercio ó de la justicia ordinaria del puerto de arribada, el capitán pedirá el depósito de la carga, el pago del flete sólo de ida y la venta de las mercaderías que basten para cubrirlo.

Los gastos hechos y los salarios devengados durante la detención de la nave, serán reputados avería común y pagados como tal; pero los costos de la descarga, depósito y venta serán de la exclusiva cuenta del fletador.

Art. 1042. Si la nave volviere al puerto de salida por tiempo contrario ó por temor de piratas ó de enemigos, y los cargadores convinieren en su total descarga, el fletante no podrá negarse á hacerla, y en tal caso tendrá derecho para exigir por entero el flete correspondiente al viaje de ida, aunque la nave se halle fletada por viaje redondo.

Si el fletamento estuviere ajustado por meses, los cargadores pagarán el flete que corresponda al número de meses que hubiera debido durar el viaje de ida, calculado por peritos.

Art. 1043. Los fletadores podrán también descargar totalmente la nave y concluír el viaje, si ésta arribare á un puerto distinto del de la expedición por alguna de las causas indicadas en el inciso primero del artículo precedente.

---

[a] Véase el art. 677 del Código Español.

En tal caso los fletadores deberán pagar el flete íntegro por el viaje de ida, si el puerto de arribada estuviere á más de la mitad de la distancia que medie entre el de la expedición y el del destino de la nave, y sóla la mitad si la distancia fuere menor.

Art. 1044. Arribando la nave á un puerto distinto del de su destino por falta de víveres, proveniente de no haber sido bien aprovisionada, ó por averías que procedan de la impericia del capitán, los cargadores tendrán derecho para rescindir el contrato y solicitar indemnización de los daños que les sobrevengan.

Art. 1045. Si la nave fuere detenida durante su viaje por orden de alguna potencia extranjera, subsistirá el fletamento; pero no se deberá flete alguna por el tiempo de la detención si el fletamento estuviere ajustado por meses, ni aumento de flete si lo estuviere por viaje.

La cesación del flete en el primero de los casos indicados se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 1039.

§ 6.—Del conocimiento.

Art. 1046. Llámase "conocimiento" ó "póliza de carga" la escritura privada en que el capitán y cargador reconocen el hecho del embarque de las mercaderías y expresan las condiciones del trasporte convenido.

Art. 1047. El conocimiento debe contener:

1°. El nombre, matrícula y porte de la nave;

2°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

3°. Los nombres y apellidos del cargador y consignatario;

4°. La calidad, cantidad, número y marca de los bultos;

5°. El puerto de la carga y el de la descarga;

6°. El flete y capa contratada;

7°. La fecha y las firmas del capitán y cargador.[a]

Art. 1048. El conocimiento será extendido al menos en cuatro originales de un mismo tenor y fecha: uno para el cargador, otro para el consignatario, otro para el capitán y otro para el naviero.

Cada conocimiento llevará la indicación del número que le corresponda en el orden de los ejemplares que se hubieren firmado.

El capitán firmará además tantos cuantos le exija el cargador.

Art. 1049. El cargador presentará al capitán los conocimientos dentro de veinticuatro horas de concluída la carga de sus mercaderías, y ambos deberán firmarlos en el mismo término bajo responsabilidad de daños y perjuicios, aun cuando no se hubiere extendido póliza de fletamento.

El ejemplar destinado al cargador será escrito por el capitán, ó llenado por él siendo impreso.

Art. 1050. Si el capitán ó alguno de sus parientes dentro del grado prohibido para la testificación fuere cargador, los conocimientos serán firmados por los dos principales oficiales de la nave.

---

[a] Véase el art. 706 del Código Español.

Art. 1051. Los conocimientos pueden ser extendidos ó á favor de una persona determinada con la cláusula á la orden, ó á favor de una persona determinada sin dicha cláusula, ó á favor del portador.

En el primer caso, los derechos del fletador sobre la carga se transmiten por endoso, ejecutado con arreglo á las prescripciones que contiene al párrafo 5 del tít. X, lib. II, de este Código; en el segundo, por cesión notificada al capitán en la forma que expresa el art. 1903 del Código Civil; y en el tercero, por la mera tradición del conocimiento.

El fletante puede opener al cesionario todas las excepciones que podría hacer valer contra el cedente, siempre que se deriven del fletamento.

Art. 1052. El capitán que recibe carga sin reconocerla previamente podrá indicar en los conocimientos, con cualquiera de las frases usuales en el comercio marítimo, que la especie, peso, número ó medida de las mercaderías le son desconocidos, salvo que los cargadores se ofrezcan á verificar esas calidades á presencia del capitán y á costa de ellos.

A pesar de tal indicación, el capitán es responsable tanto del número de toneladas, cajas, fardos, balas y cualesquier otros bultos, cuanto de la calidad interior de las mercaderías que éstos contengan, siempre que durante el viaje hubieren sido abiertos sin necesidad.

Art. 1053. Los cargadores no podrán desembarcar sus mercaderías ni variar la consignación, sin restituir al capitán todos los conocimientos que les hubiere entregado.

Si el capitán consintiere el desembarque ó el cambio de la consignación sin haber retirado los conocimientos, será responsable de la carga al portador legítimo de ellos.

Art. 1054. Siempre que los cargadores no puedan devolver los conocimientos, deberán otorgar fianza á satisfacción del capitán por el íntegro valor de la carga; y no otorgándola, aquél no podrá ser compelido á entregar las mercaderías ni á firmar nuevos conocimientos para distinta consignación.

Art. 1055. Falleciendo el capitán ó cesando en su oficio antes de hacerse á la vela, los cargadores exigirán al sucesor la revalidación de los conocimientos; y no exigiéndola, el sucesor responderá solamente de la carga existente á bordo cuando entró á ejercer su empleo.

El capitán que revalide los conocimientos de su antecesor sin previo examen de su conformidad con la carga, responderá de las faltas que ulteriormente se notaren.

Si para la revalidación el capitán exigiere el reconocimiento de la carga, los costos de esta diligencia serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de su derecho para cobrarlos del capitán cesante, si éste dejó de serlo por haber dado motivo para su remoción.[a]

Art. 1056. Antes de principiarse la descarga, el portador de un

[a] Véase el art. 714 del Código Español.

conocimiento deberá presentarlo al capitán para que se le entreguen directamente las mercaderías; y omitiendo hacerlo, serán de su cuenta los gastos de almacenaje y comisión de depósito, si el capitán lo hubiere solicitado.

Art. 1057. El portador de un conocimiento no responde del cumplimiento de las obligaciones contenidas en la póliza del contrato, á menos que el conocimiento lleve la cláusula según la póliza de fletamento ú otra equivalente.

Art. 1058. El consignatario devolverá al capitán los conocimientos al tiempo de recibir la carga, y en uno de los ejemplares pondrá el recibo correspondiente.

Siendo moroso en la entrega del conocimiento con recibo, el consignatario responderá al capitán de los daños y perjuicios que le ocasione la dilación.

No incurre en mora el consignatario que retarda la entrega del recibo hasta el resultado del reconocimiento de sus mercaderías.

Art. 1059. Se prohibe al capitán hacer entrega de la carga toda vez que concurran á exigirla varios portadores de conocimientos relativos á unas mismas mercaderías.

Art. 1060. Llegado el caso previsto en el artículo anterior, el capitán pondrá la carga á disposición del juzgado de comercio para que ordene su depósito con noticia de los interesados, oiga á éstos y resuelva acerca de la propiedad y entrega de las mercaderías.

Los interesados y el depositario deberán solicitar la venta de las mercaderías que por su naturaleza ó por su estado se hallen expuestas á sufrir algún deterioro.

El producto de la venta, deducidos los costos y comisiones de depósito, será judicialmente consignado.

Art. 1061. Los conocimientos redactados y firmados en la forma indicada en el art. 1047, hacen fe entre las partes interesadas en la carga y entre éstas y los aseguradores, salva la prueba de fraude ó colusión.[a]

Art. 1062. Hallándose disconformes los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al contenido del presentado por el capitán, si estuviere escrito en su totalidad ó llenado de mano del mismo cargador ó del dependiente encargado de la expedición de su tráfico, ó al contesto del exhibido por el cargador, siendo escrito ó llenado por el capitán.

Si los conocimientos presentados tuvieren respectivamente la enunciada calidad prelativa, se estará al resultado de las demás pruebas que rindan las partes.

Art. 1063. En defecto de póliza de fletamento, se entiende que éste ha sido ajustado en los términos y con las condiciones que expresen los conocimientos.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 709 del Código Español.

Las dudas que ofrezca la póliza de fletamento serán resueltas por los conocimientos.

Art. 1064. El conocimiento cancela los recibos provisionales de fecha anterior que el capitán y sus subalternos hubieren dado al cargador.

Art. 1065. No se admitirá al capitán la excepción de que firmó los conocimientos en confianza y bajo la promesa de que se le entregaría la carga designada en ellos.

Art. 1066. Las demandas entre el capitán y cargador que se refieran á la carga serán necesariamente apoyadas en el conocimiento; y sin la exhibición de éste, no se les dará curso.

§ 7.—De los pasajeros.

Art. 1067. En defecto de convenio entre el capitán y el pasajero, el precio del trasporte será fijado por el juzgado de comercio, oyendo previamente el dictamen de peritos, si lo creyere necesario.[a]

Art. 1068. El pasajero tiene derecho á ser alimentado por el capitán, salvo convenio en contrario.

Si se entablare reclamación sobre la cantidad ó calidad de los alimentos, serán éstas determinadas por el juzgado de comercio respectivo, quien tomará para este efecto en consideración el precio pagado por el trasporte y la cantidad y calidad de los alimentos consumidos por el capitán y la tripulación.

Art. 1069. Si un pasajero se embarcare clandestinamente, el capitán podrá usar del derecho que le confieren los incs. 1°. y 3.° del art. 995, con las modificaciones que reclama el transporte de personas.

Art. 1070. Sea en el puerto de salida, sea en el de escala ó en el de arribada, el pasajero deberá embarcarse el día y hora que señale el capitán; y si por su culpa partiere la nave sin él, deberá pagar íntegramente el pasaje convenido.

Art. 1071. Hallándose la nave pronta para darse á la vela, los pasajeros no podrán bajar á tierra sin permiso del capitán, bajo la responsabilidad que impone el artículo precedente.

Art. 1072. El pasajero no puede ceder á otro, sin consentimiento del capitán, su derecho á ser trasportado.[b]

Art. 1073. Si el pasajero desistiere voluntariamente del viaje antes que la nave se haya hecho á la vela, pagará al capitán la mitad del pasaje estipulado; y occurriendo el desistimiento durante la navegación, lo abonará íntegramente.

Art. 1074. El contrato se rescinde sin indemnización por la suspensión del viaje antes de la salida de la nave, siempre que tal suceso fuere causado por fuerza mayor, ó un caso fortuito que no traiga su origen de culpa del capitán.

[a] Este artículo es parecido al art. 693 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 695 del Código Español.

Suspendido ó interrumpido el viaje después de principiado, el capitán cobrará solamente el pasaje que corresponda á la distancia andada, si ésta fuere de alguna utilidad al pasajero.[a]

Art. 1075. Si en el caso propuesto en el art. 1018 el pasajero resolviere esperar la reparación de la nave, no estará obligado á aumentar el pasaje estipulado.

En ese mismo caso el pasajero podrá continuar su viaje en otra nave, abonando el pasaje á prorrata de la parte del viaje que hubiere realizado.

Art. 1076. Se prohibe al capitán arribar ó detenerse en parte alguna á solicitud ó en el interés de los pasajeros.

Con todo, si un pasajero fuere atacado de una enfermedad contagiosa, deberá desembarcarle en un lugar habitado, aun contra la voluntad del mismo pasajero.[b]

Art. 1077. Consumidas ó inutilizadas las provisiones de los pasajeros en el caso de la excepción determinada en el art. 1068, por cualquier motivo que sea, el capitán deberá proporcionarles los víveres necesarios á un precio razonable.

Art. 1078. La obligación de pagar el pasaje está subordinada al evento del arribo de la nave al puerto de su destino.

Art. 1079. Muriendo el pasajero ántes de principiarse el viaje, sus herederos deberán pagar la mitad del pasaje convenido, deducidos los costos de manutención si estuvieren comprendidos en el precio de trasporte.

Pero si la muerte acaeciere durante el viaje, serán obligados á abonar el pasaje íntegramente.[c]

Art. 1080. No se debe aumento alguno de pasaje por las personas nacidas durante la navegación.

Art. 1081. El pasajero se reputa cargador de los objetos que lleva en la nave, y gozará de los derechos de tal, siempre que ponga dichos objetos al cuidado y guarda del capitán.

Pero si el pasajero los mantuviere bajo su propia custodia, el capitán no será responsable de la pérdida ó daños que sufran sino en el caso de que procedan de su propio hecho ó del hecho de la tripulación.

Art. 1082. Los objetos que el pasajero introduce en la nave están afectos privilegiadamente al pago del pasaje y de los gastos que hubiere causado durante el viaje.

Art. 1083. Fuera de la obligación que el art. 889 impone á los pasajeros, éstos tienen la de prestar asistencia al capitán en todos los casos urgentes que la reclamen para la salvación de la nave.

---

[a] Véase el art. 697 del Código Español.

[b] Véase el art. 701 del Código Español.

[c] Véase el art. 696 del Código Español.

Título VI.—*Del préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo.*

§ 1.—Definiciones.

Art. 1168. El préstamo á la gruesa es un contrato real, unilateral, condicional, oneroso y aleatorio, por el que una persona entrega una cantidad de dinero, garantida con objetos expuestos á riesgos marítimos que toma por su cuenta, á otra que la recibe con estas condiciones:

Que si los objetos gravados arriban felizmente á su destino, devolverá la cantidad prestada con el premio convenido;

Que si perecen parcialmente ó se deterioran, hará la devolución hasta concurrencia del valor que ellos tengan; y

Que pereciendo todos por fortuna de mar, quedará libre de toda responsabilidad.

El que entrega la cantidad se denomina "prestador" ó "dador"; el que la recibe, "prestamista" ó "tomador"; y el premio convenido, "cambio," "provecho" ó "interés marítimo."

§ 2.—De la forma y registro del préstamo y de la cesión de las pólizas.

Art. 1169. El préstamo á la gruesa puede ser hecho ó por el viaje redondo, ó sólo por la ida, ó sólo por la vuelta. Puede también ser hecho por un tiempo limitado, sea con designación de viaje, sea por todos los viajes que emprenda la nave en el tiempo que se prefija.

En caso de duda acerca del viaje convenido, se entenderá que el préstamo ha sido hecho por el viaje de ida y vuelta.

Art. 1170. Los contratos á la gruesa deberán ser celebrados por escritura pública, oficial ó privada.

Las pólizas oficiales ó privadas harán fe en juicio, siendo certificadas ó reconocidas en la forma que expresan los incisos primeros de los arts. 980 y 981.

Los préstamos celebrados de palabra son ineficaces en juicio; y no se admitirá prueba sobre ellos, salvo que el capital prestado no llegue á doscientos pesos.

Art. 1171. La escritura de préstamo á riesgo marítimo deberá expresar:

1°. Los nombres, apellidos y domicilios del prestador y prestamista;
2°. El capital prestado y el premio convenido;
3°. Los objetos afectos al pago del préstamo;
4°. El viaje y los riesgos marítimos que el dador tome sobre sí;
5°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;
6°. La época del reembolso;
7°. La clase, nombre y matrícula de la nave;
8°. El lugar y fecha de la celebración del contrato.[a]

Art. 1172. Omitiéndose en la escritura ó póliza las designaciones exigidas en los núms. 1°, 2°, 3°, y 4° del artículo anterior, el préstamo

[a] Véase el art. 721, del Código Español.

á que se refiera será considerado como terrestre y el dador sólo tendrá derecho á la restitución del capital y pago del interés corriente de plaza, sin privilegio.

Art. 1173. En el registro de comercio se tomará razón en extracto de todos los préstamos á la gruesa dentro de los ocho días siguientes al de su fecha, siendo celebrados en la República; pero si lo fueren en territorio extranjero, la toma de razón se hará, dentro del término indicado, en la cancillería del consulado chileno.

Omitida la toma de razón, las escrituras y pólizas de contratos á la gruesa producirán todos sus efectos entre las partes que las hubieren suscrito; pero el dador no gozará de preferencia alguna en perjuicio de tercero.

Los préstamos realizados en una plaza extranjera donde no haya cónsul chileno, no están sujetos á la toma de razón; y surtirán todos los efectos legales, aún contra terceros, siendo celebrados en el caso y con las formalidades que prescribe el núm. 8° del art. 898.

Art. 1174. Los préstamos á la gruesa hechos antes de principiarse el viaje serán anotados en los conocimientos de la carga, designándose la persona á quien el capitán deba dar aviso de su feliz arribo al puerto de la descarga.

Omitidas la anotación y designación indicadas, el consignatario que hubiere aceptado letras por cuenta de la carga será preferido al portador de la póliza del préstamo.

Ignorando la persona á quien deba noticiar el feliz arribo de la nave, el capitán podrá descargar y entregar las mercaderías que conduzca, sin contraer responsabilidad alguna á favor del portador de la póliza del préstamo.

Art. 1175. Las pólizas de préstamo á la gruesa pueden ser otorgadas y cedidas en la misma forma que los conocimientos.

La cesión transfiere al cesionario todos los derechos y obligaciones del cedente, y produce acción á favor de aquél para demandar á éste, en caso de insolvencia del tomador, el capital prestado, los intereses corrientes de tierra y los gastos.

Esta acción no se extiende al provecho marítimo, a menos que las partes estipulen expresamente lo contrario.

Art. 1176. Teniendo el préstamo á la gruesa un plazo fijo, el cesionario exigirá el pago el día del vencimiento; y no obteniéndolo, formalizará el correspondiente protesto en el día siguiente, so pena de caducidad de la acción.

Si el plazo fuere indeterminado, el cesionario solicitará el reembolso en el mismo día que conozca el suceso de que penda la exigibilidad del contrato; y si no fuere pagado, levantará al siguiente el respectivo protesto.

Art. 1177. La interpretación de las cláusulas oscuras ó dudosas del contrato se hará á favor del tomador.

§ 3.—De las personas capaces para dar ó tomar á la gruesa.

Art. 1178. Pueden prestar á la gruesa todos los que tienen la libre administración de sus bienes.

Art. 1179. Son hábiles para tomar un préstamo á la gruesa el propietario de la nave, el naviero y los cargadores.

El propietario que no sea naviero sólo podrá contratar un préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave; y siendo muchos los propietarios, será preciso el acuerdo de la mayoría.

El simple naviero no puede tomar á la gruesa sino sobre el armamento, vituallas y demás objetos que le pertenezcan.

Art. 1180. El capitán no puede en caso alguno contratar un préstamo á la gruesa en el lugar donde resida el naviero ó su consignatario, á no ser que alguno de éstos intervenga en el otorgamiento de la escritura ó póliza, ó le autorice especialmente por escrito para tomar el préstamo.[a]

Art. 1181. Si la nave fuere armada en otro lugar que el de la residencia del naviero ó consignatario, el capitán que no haya sido provisto de fondos puede tomar dinero á la gruesa para habilitarla y poñerla en estado de navegar.

Art. 1182. Durante la navegación no podrá el capitán celebrar un préstamo sino en el caso propuesto y con las solemnidades establecidas en el núm. 8° del art. 898.

Contraviniendo las disposiciones del número citado, el capitán será personalmente responsable al dador de buena fe del cumplimiento del contrato.

Pagando el naviero al dador, podrá reclamar del capitán el reembolso de la cantidad prestada y el premio, previa deducción de los gastos útilmente hechos en la reparación de la nave.

El dador de un préstamo contratado por el capitán, fuera del caso previsto y sin las formalidades prescritas en el núm. 8° del artículo precitado, no podrá reclamar el pago privilegiado en perjuicio de terceros interesados.

§ 4.—Del capital y premio y de las cosas afectas al préstamo.

Art. 1183. Puede hacerse el préstamo á la gruesa, no solamente en dinero efectivo, sino también en cosas fungibles, estimadas en una cantidad fija, con tal que sean adecuadas para el consumo de la tripulación ó servicio de la nave, y que puedan ser objeto de una especulación lícita.

Art. 1184. El cambio marítimo no está sujeto á tasa alguna; y las partes podrán determinarlo libremente, señalando una cantidad alzada por el viaje ó una suma cierta por mes ó por ida ó vuelta, y convenir

[a] Véase el art. 728 del Código Español.

en que el premio se aumente ó disminuya, según el aumento ó disminución de los riesgos ó de la duración del viaje.

En defecto de una convención expresa, la superveniencia de un aumento ó diminución de riesgos y la prolongación ó acortamiento del viaje no dan derecho á un aumento ó diminución del provecho marítimo.

Art. 1185. Pueden ser obligadas al préstamo á la gruesa todas las cosas venales expuestas á riesgos marítimos.

En consecuencia, el préstamo á la gruesa sólo podrá ser contratado, conjunta ó separadamente, sobre estos objetos:

1°. El casco y quilla de la nave;

2°. Los aparejos de la misma;

3°. El armamento y vituallas;

4°. Las mercaderías cargadas.[a]

Art. 1186. Constituído el préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave, quedan afectos privilegiadamente al pago del capital y cambio marítimo de la misma nave, los aparejos, el armamento y en general todos los accesorios de aquélla.

Contraído sobre la carga sin otra designación, quedan afectas en la forma enunciada todas las mercaderías que la componen, siempre que la cantidad prestada sea equivalente al valor convencional ó estimativo que ellas tengan; pero en el caso contrario, el privilegio afectará taxativamente una parte indivisa, determinada por la relación de la suma prestada con el valor íntegro de la carga.

Recayendo sobre un objeto determinado de la nave ó carga, el privilegio sólo afectará ese objeto en las proporciones que establece el inciso anterior.

Art. 1187. Se prohibe, so pena de nulidad, todo convenio que directa ó indirectamente tienda á libertar al dador de la pérdida del capital prestado y su premio.

Art. 1188. No podrá tomarse á la gruesa sino hasta la suma concurrente con el valor que los objetos afectos al pago tengan en el puerto donde principien á correr los riesgos.

Art. 1189. Todo préstamo que exceda el límite que designa el precedente artículo podrá ser declarado nulo á solicitud del dador, acreditando que hubo fraude de parte del tomador; y en tal caso éste deberá restituír el capital con el premio estipulado, aun cuando el prestador no haya corrido riesgo alguno.

No habiendo fraude, valdrá el préstamo hasta concurrencia del valor que, á juicio de peritos, tengan al tiempo del contrato los objetos afectos al pago; y la cantidad excedente será devuelta al dador con el interés corriente de plaza, aunque hayan perecido las cosas afectas al préstamo.

---

[a] Véase el art. 724 del Código Español.

Las reglas de los dos incisos precedentes serán también aplicados al caso en que el tomador no invierta en la carga toda la cantidad prestada con ese objeto ó no cargue todas las mercaderías recibidas en préstamo.

Art. 1190. No puede tomarse un préstamo á la gruesa sobre los objetos siguientes:

La vida de los pasajeros y gente de la tripulación;

Los salarios de la gente de mar;

Los fletes no devengados;

Las ganancias esperadas;

Las cosas que estén corriendo los riesgos de mar al tiempo del contrato;

Los objetos asegurados ó afectos al pago de un préstamo anterior, salvo en la parte que no estuviere protegida ó gravada;

Las mercaderías de ilícito comercio.

Art. 1191. El préstamo á la gruesa sobre el flete no devengado ó las ganancias esperadas, no confiere al dador más derecho que al reembolso del capital sin interés alguno.

Art. 1192. El privilegio del dador se extiende respectivamente á las ganancias realizadas por el cargador y á los fletes devengados por el naviero, aun en el caso de haberlos recibido con anticipación.

Pero este privilegio no podrá ser ejercitado sobre los fletes estipulados con la calidad de que, en todo evento, serán adquiridos por el prestamista.

Art. 1193. Si en la escritura ó póliza de un préstamo á la gruesa sobre el cargamento se concediere la facultad de hacer escala, quedarán obligadas, no sólo las mercaderías embarcadas en el puerto de salida, sino también las cargadas por el tomador durante el viaje.

Celebrado el préstamo á la gruesa por viaje redondo, se entenderán afectas al préstamo las mercaderías de retorno cargadas en la nave que designe la póliza del contrato.

§ 5.—De los derechos y obligaciones del prestamista y prestador.

Art. 1194. El préstamo á la gruesa puede ser afianzado; y el fiador se entenderá solidariamente obligado con el tomador, á ménos que las partes acordaren otra cosa.

Art. 1195. El prestador á la gruesa toma por su cuenta todos los casos fortuitos y de fuerza mayor, conocidos bajo la denominación de "fortuna de mar," que pueden causar la pérdida total de los objetos gravados en el tiempo y en los lugares convenidos.

Los riesgos podrán ser convencionalmente extendidos; pero el dador á la gruesa no podrá limitarlos sino en los términos permitidos en el inciso segundo del art. 1200.

Art. 1196. Si el principio y conclusión de los riesgos no fueren fijados en la póliza del contrato, éstos comenzarán á correr por cuenta

del dador, respecto de la nave, aparejos, armamento y vituallas, desde el momento en que aquélla se haga á la vela hasta que quede fondeada en el puerto de su destino.

En cuanto á las mercaderías, los riesgos comenzarán á correr desde que sean cargadas en lanchas ú otros buques menores en el muelle ó playa del puerto de la expedición, y concluirán en el momento en que sean puestas en tierra en el puerto á que fueron destinadas.

Esta regla no es aplicable, á ménos de convenio en contrario, al caso en que la carga ó la descarga se verifique bajando ó subiendo un río.

Art. 1197. El puerto del destino es aquél adonde se dirije la nave, cuando el dador toma por su cuenta los riesgos de ida ó vuelta solamente, y el de la expedición cuando éstos corren á su cargo acumulativamente por la ida, estada y vuelta de la nave.

Art. 1198. Los riesgos de merma, deterioro ó pérdida de las cosas obligadas al préstamo á la gruesa, no son de la responsabilidad del dador cuando tales accidentes precedan de alguna de estas causas:

1ª. Vicio propio de la cosa obligada;

2ª. Dolo ó culpa del capitán ó de la tripulación;

3ª. Variación voluntaria de ruta ó de viaje después de principiado éste;

4ª. Cambio de la nave designada en el contrato, salvo que después de principiados los riesgos ocurra un caso fortuito ó de fuerza mayor que haga indispensable el trasbordo de la carga;

5ª. Dolo ó culpa del tomador;

6ª. Empleo del buque en un comercio prohibido.

En todos los casos indicados el dador tiene derecho al reembolso del capital prestado y premio convenido, á no ser que las partes acuerden lo contrario.

Art. 1199. El prestador á la gruesa puede tomar por su cuenta las pérdidas provenientes de cualquiera de las causas expresadas en los cuatro primeros números del artículo anterior.

Pero le es prohibido constituírse responsable de las ocasiondas por las causas que enuncian los dos últimos números del mismo artículo.

Art. 1200. El dador á la gruesa contribuirá en proporción de su interés al pago de las averías comunes y particulares que sufran los objetos afectos al préstamo.

No podrá exonerarse por pacto de la obligación de soportar las averías comunes; pero le es permitido libertarse de la contribución al pago de las averías particulares.

El importe de las averías no será imputado al capital prestado, sino desde el día en que el dador se constituya en mora de pagarlas.

Art. 1201. El dador tiene derecho al pago del interés marítimo desde el momento en que comienza á correr los riesgos, aun cuando éstos cesen antes del tiempo convenido ó sobrevenga el rompimiento

del viaje, con tal que algún accidente de mar no haya causado la pérdida de los objetos gravados.

Art. 1202. El pago del capital y premio del préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave se hará, á falta de convención, en el lugar en que aquélla se encuentre al tiempo de la cesación de los riesgos, aun cuando ese lugar no sea el término del viaje.

Recayendo sobre la carga, se hará el pago en el puerto á que ésta fuere destinada.

Art. 1203. No estando designada en la póliza la época del reembolso, el dador podrá pedir el capital y premio, si el préstamo recayere sobre la carga, luego que los riesgos hayan cesado de correr por su cuenta; y en caso de mora, el tomador pagará el interés de plaza sobre el capital prestado.

Si el préstamo fuere hecho sobre la nave, el prestador á la gruesa no podrá exigir el pago sino un mes después de la cesación de los riesgos; pero durante este plazo el tomador deberá abonar el interés corriente de tierra sobre la cantidad prestada.

El prestamista abonará también al dador el interés enunciado sobre la cantidad á que ascienda el provecho marítimo, desde la fecha de la demanda judicial.

Art. 1204. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre la nave para su último viaje serán reembolsadas con preferencia á las prestadas para los anteriores, aunque sean dejadas en poder del tomador por vía de prórroga ó de renovación.

Los préstamos á la gruesa celebrados durante el viaje serán preferidos á los hechos antes de la salida de la nave; y concurriendo muchos contratados en diversas épocas del mismo viaje, serán preferidos entre sí por el orden inverso de sus respectivas fechas.

Los contraídos en un mismo lugar y para subvenir á las mismas necesidades serán pagados á prorrata, sin consideración á su fecha.[a]

Art. 1205. Los préstamos á la gruesa hechos sobre el cargamento no tienen entre sí preferencia alguna, y serán pagados sueldo á libra, sea cual fuere la época de su celebración, y aun cuando los ejecutados durante el viaje tengan por objeto aumentar la carga.

Art. 1206. Concurriendo un préstamo á la gruesa, tomado antes del viaje, y un seguro sobre la nave ó la carga, el producto de los objetos salvados de un siniestro mayor, deducidos los costos del salvamento y los salarios del capitán y tripulación, será dividido sueldo á libra entre el prestador por su capital y el asegurador por la cantidad asegurada, siempre que ésta cupiere, al tiempo de celebrarse el seguro, en el valor libre de los objetos gravados.

En el caso contrario el asegurador percibirá solamente la parte proporcional al resto del valor de la cosa asegurada, previa la expresada deducción.

---

[a] Véase el art. 730 del Código Español.

Art. 1207. Celebrándose dos préstamos á la gruesa, uno sobre el casco y quilla y otro sobre uno ó más objetos accesorios de la nave, ambos prestadores tendrán derecho sobre el flete de las mercaderías salvadas, en proporción al valor de la nave y de los objetos accesorios.

Art. 1208. Las acciones del dador quedan extinguidas por la pérdida total de los objetos afectos al préstamo marítimo, ocurriendo en el lugar y tiempo convenidos para correr los riesgos, y procediendo de los que aquél hubiere tomado á su cargo por pacto, ó debiere tomar en virtud de la ley.

Entiéndese por lugar convenido la nave, el viaje y la ruta que designe la póliza.

Art. 1209. En el primer caso del inc. 2° del art. 1186, la pérdida parcial extingue las acciones del dador hasta la cantidad concurrente con el producto de los objetos salvados, previa la deducción indicada en el art. 1206.

En el segundo caso del precitado inciso, las acciones del dador quedan también extinguidas hasta la suma que sobre el producto de los objetos salvados le corresponda en concurrencia con el tomador, representando el primero sólo su capital, y el segundo, la cantidad que complete el valor de los objetos gravados.

Art. 1210. El préstamo á la gruesa no tendrá efecto alguno, si los objetos sobre que recae no llegaren á ponerse en riesgo, sea por hecho del prestamista, ó por caso fortuito ó fuerza mayor.

En el primer caso el prestador podrá demandar la devolución del capital con el interés corriente de tierra desde el día de la entrega.

En el segundo podrá exigir el reembolso del capital con el interés corriente de plaza desde que el tomador se constituya en mora.

La restitución del capital é intereses se hará con la preferencia que corresponda.

Art. 1211. Descargando el tomador durante la travesía parte de las mercaderías afectas al préstamo por haberse reservado expresamente la facultad de hacerlo, el dador no podrá perseguir esas mercaderías, caso que después de su desembarque ocurriere algún siniestro mayor; pero tendrá derecho para exigir del tomador la justificación de que trata el art. 1214.

Si las mercaderías restantes fueren de un valor inferior á la cantidad prestada, el dador podrá demandar la rescisión proporcional del préstamo.

Art. 1212. Salvándose total ó parcialmente las cosas afectas al préstamo, el tomador pagará al dador el capital con el premio estipulado en la forma, lugar y tiempo que determinan los arts. 1168, 1202 y 1203.

Art. 1213. Si la nave ó la carga afectas al préstamo á la gruesa sufrieren un siniestro mayor, el tomador será obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á comunicarlo al dador tan luego como el suceso llegue á su conocimiento.

Deberá además practicar todas las diligencias conducentes á la salvación de la nave á costa de los objetos gravados, siempre que se encuentre en un lugar próximo al del desastre; y no verificándolo, será responsable de todos los daños y perjuicios que su negligencia cause al prestador.

Art. 1214. La prueba de la pérdida de los objetos gravados incumbe al tomador; y si el préstamo fuere hecho sobre el cargamento, le corresponde también acreditar que al tiempo del siniestro existían en la nave por su cuenta mercaderías de un valor equivalente á la suma prestada, y que corrieron los riesgos.

El dador no está obligado á justificar que la cantidad prestada ha sido útilmente empleada por el tomador.

Art. 1215. El tercero que en el caso de un siniestro mayor paga deudas preferidas á las procedentes de un préstamo á la gruesa, queda subrogado de pleno derecho al acreedor pagado.

Título VII.—*Del seguro marítimo.*

§ 1.—De la forma interna del seguro.

Art. 1216. Las disposiciones que contienen los arts. 514 y siguientes hasta el 560, inclusive, son aplicables á los seguros marítimos, salvo los casos exceptuados en el presente título.

Art. 1217. Son objeto del seguro marítimo:

1°. El casco y quilla de la nave, armada ó desarmada, con carga ó sin ella, sea que esté fondeada en el puerto de su matrícula ó en el de su armamento, sea que vaya navegando sola, en convoy ó conserva;

2°. Los aparejos de la nave;

3°. El armamento;

4°. Las vituallas;

5°. El costo del seguro;

6°. Las cantidades dadas á la gruesa;

7°. La vida y liberdad de los hombres de mar y pasajeros;

8°. Las mercaderías cargadas, y en general todas las cosas de valor estimable en dinero, expuestas á los riesgos de pérdida ó deterioro por accidentes de la navegación.

Art. 1218. Fuera de las cosas expresadas en el inciso 2° del art. 522, no pueden ser asegurados:

1°. Los sueldos del capitán y tripulación;

2°. El flete no adquirido del cargamento existente á bordo;

3°. Las cantidadas tomadas á la gruesa;

4°. Los premios de los préstamos marítimos;

5°. Las cosas pertenecientes á súbditos de nación enemiga;

6°. La nave habitualmente ocupada en el contrabando ni el daño que le sobrevenga por haberlo hecho.[a]

---

[a] Véase el art. 743 del Código Español.

Art. 1219. El seguro genérico de la nave ó del cargamento no comprende sino el objeto expresado de la póliza, aun cuando ambas cosas pertenezcan al mismo naviero.

El seguro sobre el casco y quilla de la nave abraza los aparejos, el armamento, las vituallas y todos los accesorios de aquélla, salva estipulación en contrario.

El seguro del cargamento, sin otra designación, comprende todas las mercaderías embarcadas, fuera del oro ó plata amonedados, las barras de estos mismos metales, las municiones de guerra, los diamantes, perlas y demás objetos preciosos.

Los objetos exceptuados en el inciso anterior serán necesariamente especificados en la póliza.

Si el seguro fuere hecho por viaje redondo, comprende también las mercaderías cargadas en el puerto del destino y en los de escala de la travesía de vuelta.[a]

Art. 1220. La nave puede ser asegurada por todo el valor del casco y quilla, aparejos, armamento y vituallas, deduciéndose previamente las cantidades tomadas á la gruesa.

El cargamento podrá también ser asegurado, previa la deducción expresada, por el íntegro valor que las mercaderías tengan en el puerto de la expedición al tiempo de su embarque, inclusos los gastos causados hasta ponerlas á bordo, y la prima del seguro.

Art. 1221. El seguro puede versar conjunta ó separadamente sobre el todo ó parte de los objetos enunciados en el art. 1217, y celebrarse:

En tiempo de paz ó de guerra;

Antes de principiarse el viaje, ó hallándose éste pendiente;

Por el viaje de ida y vuelta, ó por uno solo de ellos;

Por toda la duración del viaje, ó por un tiempo limitado;

Por todos los riesgos de mar, ó solamente por alguno de ellos;

Sobre buenas ó malas noticias.[b]

Art. 1222. Por el hecho de la subscripción de la póliza se presume que los interesados han reconocido justa la valuación hecha en ella de la cosa asegurada; pero tanto el asegurado como el asegurador podrán reclamar contra ella en virtud del derecho que les otorga el art. 534.

Ni el asegurado ni el asegurador podrán ejercitar ese derecho después de tener conocimiento del feliz arribo ó de la pérdida ó deterioro de los objetos asegurados.

Art. 1223. En el caso del art. 533 el valor de las mercaderías aseguradas se fijará por peritos, tomándose por base el precio que á ellas se asigne con arreglo á lo dispuesto en el inciso 2° del art. 1220.

Art. 1224. No determinándose en la póliza el valor de las cosas aseguradas, y consistiendo éstas en los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por trueques, la valuación se hará por el precio

---

[a] Véase el art. 745 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 744 del Código Español.

que tengan las mercaderías permutadas en el puerto de su carga, incluyendo en ella todos los gastos posteriores.

Art. 1225. La valuación hecha en moneda extranjera se reducirá á la moneda de la República, conforme al curso del cambio en el día en que se hubiere firmado la póliza.

Art. 1226. En el seguro marítimo las cosas aseguradas corren los riesgos de tempestad, naufragio, varamiento con rotura ó sin ella, abordaje fortuito, cambio forzado de ruta, de viaje ó de nave, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del Presidente de la República, retención por orden de potencia extranjera, represalias, y generalmente todos los casos fortuitos que ocurran en la mar, salvos los exceptuados literalmente en la póliza.

Art. 1227. No fijándose en la póliza el principio y fin de los riesgos, se entenderá que éstos principian y concluyen para los aseguradores en las épocas que determina el art. 1196.

En el seguro de sumas prestadas á la gruesa, los riesgos comienzan y acaban para los aseguradores desde el momento en que comienzan y acaban para el dador, según la ley ó la convención notificada á los aseguradores.

Art. 1228. Revocado ó variado el viaje antes que las cosas aseguradas hayan principiado á correr los riesgos, el seguro quedará rescindido.

Art. 1229. Es de ningún valor el seguro contratado con posterioridad á la cesación de los riesgos, si al tiempo de firmar la póliza el asegurado ó su mandatario tuviere conocimiento de la pérdida de los objetos asegurados, ó el asegurador de su feliz arribo.

Este conocimiento puede acreditarse por cualquiera de los medios probatorios que admite este Código.[a]

Art. 1230. Se presume de derecho el conocimiento del asegurador ó asegurado, si computando ocho kilómetros por hora resultare que desde el sitio del arribo ó pérdida de la nave ó desde el paraje donde se haya tenido la primera noticia, pudo ésta llegar al lugar del contrato antes de firmarse la póliza.

Esta presunción no tendrá lugar cuando la póliza exprese que el seguro se celebra sobre buenas ó malas noticias.

En tal caso el seguro se reputará valedero, a menos que se pruebe plenamente por cualquiera de los otros medios legales que el asegurado conocia la pérdida, ó el asegurador el feliz arribo antes de firmarse la póliza.

No obstante la enunciada cláusula, el asegurador podrá solicitar la nulidad del seguro, si al tiempo de celebrarlo, el asegurado le hubiere ocultado los antecedentes que le hacían temer la pérdida de los objetos asegurados.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 784 del Código Español.

Art. 1231. Probado el fraude del asegurado ó asegurador en los términos que expresa el inciso 3° del artículo anterior, el primero pagará una doble prima, y segundo el duplo de la misma, á más de restituír el premio si lo hubiere recibido.

El asegurado ó asegurador serán además perseguidos criminalmente por el ministerio público, y castigados con las penas impuestas á la tentativa de estafa.

Art. 1232. Declarada la nulidad del seguro celebrada por muchos aseguradores, el asegurado queda exonerado de la obligación de pagar la prima aun á los aseguradores que no hubieren participado del fraude.

Pero en tal caso los aseguradores fraudulentos responderán á los de buena fe de los premios que les correspondan según el contrato.[a]

Art. 1233. La regla establecida en el art. 1229 es aplicable al seguro contratado por comisión, aunque el asegurado ignore la pérdida de la cosa asegurada.

El comisionista tendrá, en esta hipótesis, la misma responsabilidad que si hubiera hecho el seguro por cuenta propia.

Art. 1234. Aunque el comisionista ignore la pérdida, si el comitente tuviere conocimiento de ella al tiempo de dar la orden de asegurar, el seguro será nulo; y en este caso el comitente quedará sujeto á las responsabilidades que establece el art. 1231.

Art. 1235. Si el comitente y comisionista tuvieren noticia de la pérdida, ambos soportarán por entero las penas que establece el artículo precitado.

Art. 1236. Las partes podrán estipular que la prima será aumentada en caso de guerra, ó disminuída sobreviniendo la paz.

Omitiéndose la fijación de la cuota, ésta será determinada por peritos, habida consideración al aumento ó diminución de los riesgos.

Art. 1237. El acortamiento voluntario del viaje sin variación de ruta, no autoriza la reducción de la prima.

§ 2.—De la forma externa del seguro.

Art. 1238. Fuera de las enunciaciones que exige el art. 516, la póliza de seguro de la nave ó de su cargamento deberá expresar:

1°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

2°. El nombre de la nave, su porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación, ya verse el seguro sobre la misma nave, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento;

En el primer caso el asegurado indicará la madera de que fuere construída la nave y si está ó nó forrada en cobre, ó declarará que ignora estas circunstancias;

3°. El lugar de la carga y de la descarga y los puertos de escala;

4°. El puerto de donde ha salido ó debido salir la nave, y el de su destino;

---

[a] Véase el art. 788 del Código Español.

5°. El lugar donde los riesgos principien á correr por cuenta del asegurador con designación específica de los que fueren excluídos del seguro;

6°. El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje redondo ó sólo por el de ida ó vuelta;

7°. La época, lugar y modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños y de la prima;

8°. La fecha y hora del contrato, aunque el viaje no se halle principiado;

9°. Todos los demás pactos y condiciones que acuerden los interesados.

ART. 1239. La póliza de seguro de las cantidades dadas á la gruesa deberá enunciar:

1°. El nombre del tomador, aun cuando éste sea el capitán;

2°. El nombre y destíno de la nave que debe hacer el viaje, y el del capitán que la mande;

3°. Los riesgos que tome sobre sí el asegurador, y los que hayan sido exceptuados por el dador;

4°. Si las cantidades prestadas han sido empleadas en la reparación de la nave, ó en otros gastos necesarios en el lugar de la descarga ó en el puerto de arribada forzosa.

ART. 1240. La póliza de seguro de vida se arreglará á lo prescrito en el art. 573.

ART. 1241. Además de las enunciaciones contenidas en los núms. 1°, 2°, y 4°, del art. 1238, la póliza de seguro de la libertad de los navegantes deberá expresar:

1°. El nombre, apellido, edad y señales que identifiquen la persona asegurada;

2°. La cantidad convenida para el rescate y los gastos de regreso á la República;

3°. El nombre, apellido y domicilio de la persona encargada del rescate;

4°. El término en que se ha de verificar el rescate y la indemnización que deba darse al asegurado, caso de no conseguirse.

ART. 1242. Los cónsules chilenos podrán autorizar las pólizas de los seguros que se celebren en las plazas de comercio de su residencia, si alguno de los contratantes fuere chileno.

Las pólizas autorizadas por un cónsul chileno tendrán en la República la misma fuerza probatoria que las extendidas con intervención de corredor.[a]

ART. 1243. Siendo muchos los aseguradores de una misma cosa, firmarán la póliza simultánea ó sucesivamente, expresando cada uno, en el último caso, la fecha y hora antes de su firma.

---

[a] Véase el art. 739 del Código Español.

ART. 1244. Una sola póliza puede comprender diferentes seguros en una misma nave.

Puede también comprender el de la nave y su cargamento: pero en este caso se expresarán distintamente las cantidades aseguradas sobre cada uno de estos objetos, so pena de nulidad del seguro.

ART. 1245. Las disposiciones que contiene el art. 1170 son aplicables á las pólizas del seguro marítimo.

ART. 1246. Las pólizas de seguros son cesibles en la misma forma y con los mismos efectos que los conocimientos y las pólizas de préstamos á la gruesa.[a]

ART. 1247. Ignorando el asegurado la especie de mercaderías que espera ó la nave que deba transportarlas, podrá celebrar el seguro, en el primer caso, bajo el nombre genérico de mercaderías y en el segundo con la cláusula en una ó más naves, con tal que declare en la póliza que ignora la circunstancia respectiva, y exprese la fecha y firma de las órdenes ó cartas de aviso que hubiere recibido.

Pero en el caso de siniestro el asegurado deberá probar la salida de la nave ó naves del puerto de la carga, el embarque en ellas de las mercaderías perdidas, el verdadero valor de éstas y la pérdida de la nave.[b]

ART. 1248. El seguro contratado por un tiempo limitado se extingue por el mero trascurso del plazo convenido, aun cuando al vencimiento de éste se hallen todavía pendientes los riesgos.

ART. 1249. La demora involuntaria de la nave en el puerto de la expedición importa prórroga del plazo estipulado por todo el tiempo que aquélla se prolongue.

ART. 1250. La determinación de la hora omitida en la póliza se hará en perjuicio de la parte á quien favorezca la omisión.

§ 3.—DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL ASEGURADOR.

ART. 1251. El asegurador está obligado á indemnizar al asegurado las pérdidas y averías de los objetos asegurados, causadas por accidentes de mar, y los gastos hechos para evitarlas ó disminuírlas, siempre que aquéllas excedan del uno por ciento del valor del objeto perdido ó averiado.

ART. 1252. No expresándose en la póliza la época del pago de las cosas aseguradas, daños y gastos de la responsabilidad de los aseguradores, éstos deberán verificarlo dentro de los diez días siguientes al en que el asegurado les presente su cuenta debidamente documentada.

ART. 1253. Siempre que distintas personas aseguren el cargamento por partidas separadas ó por cuotas, sin expresar los objetos que abrace cada seguro, los aseguradores pagarán á prorrata la pérdida total ó parcial que el cargamento suffra.[c]

---

[a] Véase el art. 742 del Código Español.

[b] Véase el art. 741 del Código Español.

[c] Este artículo es parecido al art. 768 del Código Español.

Art. 1254. La variación de rumbo ó viaje, ocasionada por fuerza mayor para salvar la nave ó su cargamento, no extingue la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 1255. El cambio de la nave, ejecutado por causa de innavegabilidad ó fuerza mayor después de principiado el viaje, no liberta á los aseguradores de la responsabilidad que les impone el contrato, aun cuando la segunda nave sea de distinto porte y pabellón, salvo si éste fuere enemigo.

Pero si la innavegabilidad ocurriere antes que la nave haya salido del puerto de la expedición, los aseguradores podrán continuar el seguro ó desistir de él, pagando las averías que hubiere sufrido el cargamento.

Art. 1256. La cláusula "libre de avería" exonera al asegurador del pago de toda avería común ó particular, á excepción de las que dan lugar á la dejación de la cosa asegurada.

Art. 1257. Si el cargamento asegurado con designación de naves y fijación de la cantidad asegurada sobre cada una de ellas fuere embarcado en menor número de naves que el señalado en la póliza ó en una sola de ellas, la responsabilidad de los aseguradores será reducida á las sumas aseguradas sobre la nave ó naves que hubieren recibido e cargamento.

En este caso el seguro de las cantidades aseguradas sobre las demás naves será ineficaz, y se abonará á los aseguradores la indemnización legal.

Art. 1258. La autorización para "hacer escala" confiere derecho al capitán para arribar, hacer una cuarentena, descargar, vender mercaderías por menor, y aun para formar un nuevo cargamento, corriendo siempre los riesgos por cuenta de los aseguradores.

Las mercaderías cargadas en un puerto de escala convenida subrogan, para los efectos del seguro, á las descargadas en el mismo.

Art. 1259. Celebrado el seguro con la cláusula "libre de hostilidades," el asegurador no responde de los daños y pérdidas causados por violencia, apresamiento, saqueo, piratería, orden de potencia extranjera, declaración de guerra y represalias, aun cuando tales actos precedan al manifiesto de guerra.

El retardo ó cambio de viaje de los objetos asegurados por causa de hostilidad hace cesar los efectos del seguro, sin perjuicio de la responsabilidad de los aseguradores por los daños ó pérdidas ocurridos antes de las hostilidades.

Art. 1260. No son responsables los aseguradores de los daños ó pérdidas provenientes de alguna de las causas siguientes:

1°. Cambio voluntario de ruta, de viaje ó de nave sin consentimiento de los aseguradores;

2°. Separación espontánea de un convoy, habiendo estipulación para navegar en conserva;

3°. Prolongación del viaje asegurado á un puerto más remoto que el designado en la póliza;

4°. Mermas, desperdicios y pérdidas procedentes de vicio propio de los objetos asegurados;

5°. Deterioro del velamen y demás útiles de la nave causado por su uso ordinario;

6°. Dolo ó culpa del capitán ó de la tripulación, á menos de convención en contrario.

Esta convención es prohibida en el caso que el capitán sea también naviero ó copartícipe;

7°. Hecho del asegurado ó de cualquiera otra persona extraña al contrato;

8°. Gastos de remolque y demás que no constituyen avería según el art. 1085;

9°. Derechos impuestos sobre la nave ó su cargamento.

ART. 1261. La liquidación y pago de la avería particular que sufran los objetos asegurados se ajustarán á las reglas que contienen los artículos siguientes.

ART. 1262. Las cosas perdidas y las vendidas durante el viaje por hallarse averiadas serán pagadas por el asegurador según el valor expresado en la póliza del seguro, ó en su defecto al precio de factura, aumentado con los costos causados hasta ponerlas á bordo.

Si las mercaderías llegaren averiadas en todo ó en parte al puerto de la descarga, se fijará por peritos el precio en bruto que habrían tenido si hubiesen llegado ilesas, y el precio actual, también en bruto; y el asegurador pagará al asegurado una cuota que guarde con la suma asegurada la proporción que exista entre los precios enunciados.

El asegurador pagará además los costos de la regulación.

ART. 1263. Para averiguar y fijar el valor de los objetos asegurados, no podrá el asegurador en ningún caso obligar al asegurado á venderlos.

ART. 1264. Si las mercaderías llegaren exteriormente averiadas ó mermadas, el reconocimiento y estimación del daño se harán por peritos antes de entregarlas al asegurado.

Pero si la avería no fuere visible al tiempo de la descarga, el reconocimiento y regulación se harán después que las mercaderías se hallen á disposición del asegurado, con tal que ambas diligencias sean practicadas dentro de setenta y dos horas, contadas desde la descarga, sin perjuicio de las demás pruebas que rindan los interesados.

ART. 1265. Siempre que la nave asegurada sufra avería por fortuna de mar, el asegurador sólo pagará dos tercios del importe de las reparaciones, háyanse ó no verificado, en proporción de la parte asegurada con la que se encuentre descubierta; y el otro tercio quedará á cargo del asegurado, por el mayor valor que se presume adquiere la nave mediante la raparación.[a]

---

[a] Véase el art. 771 del Código Español.

Art. 1266. Los costos de reparación serán justificados con las cuentas respectivas, y en su defecto con la regulación de peritos ó cualquier otro medio probatorio.

Si no se hubiere verificado la reparación, el monto de los costos que ella reclame será también regulado por peritos para los efectos del artículo precedente.

Art. 1267. Probándose que las reparaciones han aumentado el valor de la nave en más de un tercio, el asegurador pagará los costos de aquéllas con arreglo á lo dispuesto en el art. 1265, previa deducción del mayor valor adquirido por las reparaciones.

La deducción del tercio no tendrá lugar si el asegurado prueba con un reconocimiento de peritos que las reparaciones no han aumentado el valor de la nave, sea porque ésta fuese nueva y el daño hubiese ocurrido en su primer viaje, sea porque la avería hubiese recaido en velas, anclas ó en otros accesorios nuevos; pero aun en este caso los aseguradores tendrán derecho á que se les rebaje el importe del demérito que hubieren sufrido los objetos indicados por su uso ordinario.[a]

Art. 1268. Encontrándose los aseguradores en la obligación de pagar el daño causado por la filtración ó licuefacción de las mercaderiás aseguradas, se deducirá del importe del daño el tanto por ciento que, á juicio de peritos, pierdan ordinariamente mercaderías de la misma especie.

Art. 1269. La restitución gratuita de la nave ó del cargamento apresado cede en beneficio de los respectivos propietarios y en tal caso los aseguradores no tendrán obligación de pagar la cantidad asegurada.[b]

Art. 1270. Los aseguradores devengan la prima estipulada en cualquiera de los casos enunciados en el art. 1260, siempre que los objetos asegurados hubieren principiado á correr los riesgos.

Art. 1271. Si estando asegurada la carga de ida y vuelta la nave no trajere mercaderías de retorno, ó las traidas no llegaren á las dos terceras partes de las que aquella podía trasportar, los aseguradores sólo podrán exigir dos terceras partes de la prima correspondiente al viaje de regreso, á menos que en la póliza se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 1272. Los aseguradores tienen derecho para exigir al comisionista, llegado el caso de un siniestro, la manifestación de la persona por cuya cuenta hubiere celebrado el seguro.

Hecha la manifestación, los aseguradores no podrán pagar la indemnización estipulada sino al mismo asegurado ó al portador legítimo de la póliza.

Art. 1273. Tienen asimismo derecho para rescindir el seguro siempre que la nave permanezca un año, después de firmada la póliza, sin emprender el viaje asegurado.

---

[a] Véase el art. 772 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 768 del Código Español.

Art. 1274. Los aseguradores tienen derecho á cobrar ó retener un medio por ciento sobre la cantidad asegurada en los casos siguientes:

1°. Si la nulidad del seguro fuere declarada por alguna circunstancia inculpablemente ignorada por los aseguradores;

2°. Si antes que la nave se haga á la vela, el viaje proyectado fuere revocado, aunque sea por hecho del asegurado, ó emprendido para un destino diverso del que señale la póliza;

3°. Si la nave fuere retenida, antes de principiarse el viaje, por orden del Presidente de la República;

4°. Si no se cargaren las mercaderías designadas, ó si éstas fueren trasportadas en distinta nave ó por otro capitán que el contratado;

5°. Si el seguro recayere sobre un objeto íntegramente afecto á un préstamo á la gruesa, ignorándolo el asegurador;

6°. En el caso previsto en el art. 1257;

7°. En todos las demás de rescisión total ó parcial que comprende el art. 557.

Art. 1275. Los aseguradores pueden contradecir los hechos en que el asegurado apoye su reclamación y rendir la prueba que les convenga.

Pero si la póliza aparejare ejecución, y el asegurado prestare fianza suficiente, á juicio del juzgado de comercio, de restituír en su caso la cantidad reclamada, los aseguradores deberán pagarla dentro de segundo día, sin perjuicio de llevar adelante su oposición si la hubiere.

La fianza queda extinguida por el trascurso de un año, no entablándose demanda que lo interrumpa.

§ 4.—De las obligaciones y derechos del asegurado.

Art. 1276. El asegurado está obligado á ejecutar, bajo las responsabilidades legales, todos los hechos enumerados en el art. 556.

Art. 1277. Para obtener la indemnización de un siniestro mayor ó menor, el asegurado deberá justificar:

El viaje de la nave;

El embarque de los objetos asegurados;

El contrato de seguro;

La pérdida ó deterioro de las cosas aseguradas.

La justificación se hará, según el caso, con el contrato de seguro, el conocimiento del capitán, los despachos de la aduana, la carta de aviso del cargador, la póliza del seguro, la copia del diario de navegación, la protesta del capitán y las declaraciones de los pasajeros y tripulación, sin perjuicio de los demás medios probatorios que admite este Código.[a]

Art. 1278. En caso de pérdida ó deterioro de las mercaderías que el capitán hubiere asegurado y cargado de su cuenta ó por comisión en la nave que gobierne, será obligado á probar, fuera de los hechos enunciados en el inc. 1° del artículo precedente, la compra de las merca-

[a] Véase el art. 769 del Código Español.

derías con las facturas de los vendedores, y su embarque y trasporte con el conocimiento, que deberá ser firmado por dos de los principales oficiales de la nave, y los documentos de expedición y pago de los derechos de aduana.

Art. 1279. Navegando el asegurado con sus propias mercaderías, aseguradas en la República y embarcadas en un puerto extranjero, será obligado á justificar la compra de ellas con las facturas respectivas, y su embarque y trasporte con certificación del cónsul chileno, ó en su defecto del juzgado de comercio ó de la autoridad civil del lugar de la carga.

Art. 1280. El asegurado puede rescindir el seguro sin expresión de causa, abonando al asegurador la indemnización legal.

Art. 1281. Señalándose en la póliza diferentes naves para embarcar las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá distribuír éstas á su arbitrio entre las naves designadas, ó cargarlas en una sola de ellas.

El ejercicio de este derecho no produce alteración alguna en las responsabilidades de los aseguradores.

Art. 1282. El asegurado puede hacer dejación de las cosas aseguradas en los casos determinados por la ley, y cobrar á los aseguradores las cantidades que hubieren asegurado sobre ellas.

El comisionista que contrata un seguro está autorizado para hacer dejación, siendo portador legítimo de la póliza.

Art. 1283. La dejación tiene lugar, salva estipulación en contrario:

1°. En el caso de apresamiento de la nave asegurada;

2°. En el de naufragio de la misma;

3°. En el de varamiento con rotura;

4°. En el de innavegabilidad absoluta por fortuna de mar, ó relativa por imposibilidad de reparar la nave;

5°. En el de embargo ó detención por orden del Presidente de la República ó de una potencia extranjera;

6°. En el de pérdida ó deterioro material de los objetos asegurados, que disminuyan su valor en las tres cuartas partes á lo menos de su totalidad;

7°. En el de pérdida presunta de los mismos.

Todos los demás daños serán considerados como mera avería y deberán soportarse por la persona á quien corresponda, según la ley ó la convención.

Art. 1284. La dejación no puede ser condicional ni parcial.

Caso que la nave ó su carga no haya sido asegurada por todo su valor, la dejación no se extenderá sino hasta concurrencia de la suma asegurada, en proporción con el importe de la parte descubierta.

Si la nave ó su carga fueren aseguradas separadamente, el asegurado podrá hacer dejación de uno de los seguros y no del otro, aunque ambos se hallen comprendidos en una misma póliza.

Art. 1285. La dejación de la nave comprende el precio del trasporte de los pasajeros y el flete de los mercaderías salvadas, aun cuando hayan sido completamente pagados, sin perjuicio de los derechos que competan al prestador á la gruesa, á la tripulación por sus salarios y á los acreedoros que hubieren hecho anticipaciones para habilitar la nave, ó para los gastos causados durante el último viaje.

Art. 1286. Por causa de apresamiento no podrá hacerse dejación, sino en el caso en que por la represa pasen los objetos asegurados al dominio de un tercero.

Si la represa de la nave reintegrare al asegurado en la propiedad de las cosas aseguradas, los perjuicios y gastos causados por el apresamiento se reputarán avería y serán pagados por los aseguradores.

Art. 1287. El asegurado, ó el capitán en su ausencia, puede proceder por sí al rescate de las cosas apresadas; pero después de ajustado el rescate, deberá hacer notificar el convenio á los aseguradores en la primera oportunidad que se le presente.

Art. 1288. Los aseguradores podrán aceptar ó renunciar el convenio, intimando su resolución al asegurado ó al capitán dentro de las veinticuatro horas siguientes á su notificación.

Aceptando el convenio, los aseguradores entregarán en el acto el importe del rescate, y los riesgos ulteriores del viaje continuarán por su cuenta conforme á las estipulaciones de la póliza.

Desechándolo, pagarán la cantidad asegurada, sin conservar derecho alguno sobre los objetos rescatados.

No manifestando su resolución en el término señalado en el inc. 1°, se entenderá que los aseguradores han repudiado el convenio.

Art. 1289. El simple varamiento no autoriza la dejación de la nave, sino en el caso en que ésta no pueda ser puesta á flote.

El varamiento con rotura parcial autorizará la dejación, cuando tal accidente afecte las partes esenciales de la nave, facilite la entrada de las aguas del mar y ocasione graves daños, aunque éstos no pasen de los tres cuartos del valor de la nave.

Art. 1290. No podrá hacerse dejación por causa de innavegabilidad siempre que la nave pueda ser rehabilitada para continuar y acabar el viaje.

Verificada la rehabilitación, los aseguardores responderán solamente de los gastos y averías causados.

Se entiende que la nave no puede ser rehabilitada toda vez que los costos de reparación excedan le los tres cuartos de la suma asegurada.

La innavegabilidad será declarada por el juzgado de comercio.

Art. 1291. La inexistencia del acta de visita de la nave no priva al asegurado del derecho de probar que la innavegabilidad ha sido causada por fortuna de mar, y no por vicio de construcción, deterioro ó vetustez de la nave.

Art. 1292. Declarándose que la nave ha quedado innavegable, el propietario de la carga asegurada hará notificar la resolución á los aseguradores dentro de tres días, contados desde el momento en que dicha resolución llegue á su conocimiento.[a]

Art. 1293. Los aseguradores y el asegurado, ó en ausencia de éste el capitán, practicarán en caso de innavegabilidad todas las diligencias posibles para fletar otra nave que conduzca las mercaderías al puerto de su destino.

Art. 1294. Verificándose el trasporte en otra nave, los aseguradores correrán los riesgos del trasbordo y los del viaje hasta el lugar que designe la póliza, y responderán además de las averías, gastos de descarga, almacenje, reembarque, aumento de flete y gastos causados para salvar y trasbordar las mercaderías.

Art. 1295. Recayendo el seguro sobre el casco y quilla de la nave, el asegurado podrá hacer dejación de ella al tiempo de notificar á los aseguradores la resolución que la declare innavegable.

Pero si el seguro versare sobre la carga, no podrá abandonarla hasta que hayan trascurrido seis meses si la inhabilitación de la nave occurriere en las costas de la América meridonal ó setentrional, ocho sucediendo en las de Europa, y doce si acaeciere en cualquiera otra parte.

Estos plazos correrán desde la notificación que prescribe el art. 1292.

Art. 1296. Si dentro de los plazos que establece el artículo precedente no se encontrare nave para continuar el viaje y consumar el trasporte de las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá haca dejación de ellas.

Art. 1297. Embargada la nave, el asegurado hará á los aseguradores la notificación que prescribe el núm. 5° del art. 556, y mientras no hayan trascurrido los plazos prefijados en el art. 1295, no podrá hacer dejación de los objetos asegurados.

En el ínterin el asegurado practicará, por sí ó en unión con los aseguradores, las gestiones que juzgue conducentes al alzamiento del embargo.

Art. 1298. No es admisible la dejación por otras pérdidas ó deterioros del objeto asegurado que aquéllos que ocurran después que los riesgos, conforme al art. 1227, hayan principiado á correr por cuenta de los aseguradores.

Art. 1299. Para determinar si el siniestro alcanza ó nó á las tres cuartas partes del valor de la cosa asegurada, se tomará en consideración la pérdida ó deterioro material que fuere directamente causado por un accidente de mar, ó que fuere un resultado forzoso del mismo accidente.

La venta autorizada de mercaderías que se efectuare durante el viaje importa pérdida ó deterioro material, siendo hecha para ocurrir á las

[a] Véase el art. 792 del Código Español.

necesidades de la expedición, ó para evitar que el deterioro sufrido por fortuna de mar cause la pérdida total.

Art. 1300. En los casos de apresamiento, naufragio ó varamiento con rotura, las diligencias que practique el asegurado en cumplimiento de las obligaciones que le impone el núm. 4º del art. 556, no importarán renuncia del derecho que tiene para hacer dejación de los objetos asegurados.

El asegurado será creído sobre su juramento en la determinación de los gastos de salvamento y recobro, sin perjuicio de los derechos del asegurador para acreditar su exageración.

Art. 1301. El asegurado deberá hacer la dejación dentro de los siguientes plazos:

De seis meses, acaeciendo el siniestro en la costa occidental de América;

De ocho meses, ocurriendo en la costa oriental de América, en la occidental de África ó en cualquiera de Europa;

De doce meses, si sucediere en cualquier otro puerto del mundo.

La dejación se hará ante el juzgado de comercio á fin de que mande notificarla á los aseguradores para los efectos de derecho.

Art. 1302. Los plazos señalados en el artículo anterior correrán, en los casos de apresamiento, desde que el asegurado reciba la noticia de que la nave ha sido conducida á cualquiera de los puertos de alguna de las costas mencionadas.

En los casos de naufragio, varamiento con rotura, pérdida verdadera ó deterioro, los plazos serán contados desde la recepción de la noticia del siniestro; y en los de innavegabilidad ó embargo desde el vencimiento de los plazos señalados en el art. 1295.

El derecho de hacer dejación caduca por el vencimiento de los respectivos plazos.

Art. 1303. La noticia se tendrá por recibida si se probare que el siniestro ha sido notorio entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó que éste ha sido avisado de él por el capitán, su consignatario ó sus corresponsales.[a]

Art. 1304. El asegurado puede renunciar los plazos expresados, hacer dejación en el acto de notificar al asegurador, salvo los casos de innavegabilidad y embargo de que tratan los arts. 1295 y 1297, y cobrar la idemización convenida con justificación de la pérdida de los objetos asegurados.

Art. 1305. Se presume perdida la nave, si dentro de un año en los viajes ordinarios, ó de dos en los extraordinarios ó de larga travesía, no se hubieren recibido noticias de ella; y en tal caso el asegurado podrá hacer dejación y exigir á los aseguradores el pago de la indemnización estipulada, sin necesidad de probar la pérdida.

[a] Véase el art. 797 del Código Español.

El año ó los dos años se contarán desde la salida de la nave é desde el día á que se refieran las últimas noticias.

La dejación se hará dentro de los plazos designados en el art. 1301.

Estos plazos correrán desde el vencimiento del año ó de los dos años expresados; y para determinar el que corresponda en un caso dado, se reputará acaecida la pérdida en la costa ó puerto de donde se hubieren recibido las últimas noticias, y según la situación de esos lugares, el plazo será de seis, ocho, ó doce meses.

Art. 1306. Para la aplicación de lo dispuesto en el inc. 1° del artículo anterior, se considerarán viajes ordinarios los que se hagan en la costa de la República ó para alguno de los puertos del Pacífico, y extraordinarios ó de larga travesía los que se dirijan á cualquiera otra parte del mundo.

Art. 1307. La presunción de pérdida establecida en el art. 1305 es aplicable al seguro por tiempo limitado, sin perjuicio del derecho de los aseguradores para reclamar la devolución de lo que hubieren pagado, probando que la pérdida ocurrió después de haber expirado el término estipulado.

Art. 1308. A más de la declaración ordenada en el núm. 6° del art. 556, el asegurado hará otra, al tiempo de verificar la dejación, en la que deberá manifestar los préstamos á la gruesa que hubiere tomado sobre los objetos abandonados.

El plazo para el pago de la indemnización convenida no principiará á correr sino cuando el asegurado haya hecho las declaraciones indicadas.

El retardo de las declaraciones preceptuadas no prorroga los plazos concedidos para entablar la acción de dejación.

Art. 1309. Cometiendo fraude en las declaraciones prescritas, el asegurado perderá todos los derechos que le confiere el seguro y pagará además los préstamos á la gruesa que hubiere tomado, no obstante la pérdida de los objetos gravados.

El asegurado, sin embargo, podrá acreditar que las omisiones ó inexactitudes en que hubiere incurrido no han procedido de un designio fraudulento, ó que no causan perjuicio alguno á los aseguradores.

Art. 1310. La dejación admitida ó declarada válida en juicio contradictorio, trasfiere desde su fecha á los aseguradores el dominio irrevocable de las cosas aseguradas con todos los derechos y obligaciones del asegurado.

Si la nave regresare después de admitida la dejación, el asegurador no quedará por eso exento del pago de los objetos abandonados; pero si el siniestro en que se hubiere fundado la dejación no fuere efectivo, cualquiera de las partes podrá demandar nulidad de ella.

Miéntras la dejación no sea aceptada por los aseguradores, ó establecida por sentencia, el asegurado podrá retractarla.

ART. 1311. El asegurado puede optar entre la acción de dejación y la de avería; pero no podrá ejercitar ambas á la vez, sino subsidiariamente.

La sentencia que niega lugar á la dejación no produce cosa juzgada respecto de la acción de avería.

ART. 1312. Las cosas abandonadas están privilegiadamente afectas al pago de la cantidad asegurada.[a]

COLOMBIA.

TÍTULO V.—*Del fletamento, del conocimiento y de los pasajeros.*

CAPÍTULO I.—DEL FLETAMENTO.[b]

SECCIÓN I.—*Definiciones y reglas.*

ART. 160. El fletamento es un contrato de trasporte, por el que el naviero, personalmente ó representado, arrienda á otro la nave equipada y armada, y se obliga á conducir en ella, á un lugar determinado, mercaderías ó personas mediante un precio convenido.

Llámase "fletante" la persona que da en arrendamiento la nave y promete el trasporte; "fletador," el que carga la nave y paga el precio estipulado; y "flete," la cantidad con que el segundo retribuye el servicio que presta el primero.

ART. 161. La nave puede ser fletada total ó parcialmente.

El fletamento de toda la nave se celebra por un precio alzado por el viaje, cualquiera que sea su duración por tiempo determinado, ó por los meses ó días que durare la expedición.

El viaje comprende la ida, estada y vuelta siempre que las partes no acordaren otra cosa.

El fletamento total no comprende la cámara del capitán ni el espacio necesario para el aposentamiento de la tripulación y custodia de los aparejos y vituallas.

ART. 162. El fletamento parcial es puro ó condicional.

Es puro cuando se trata por un precio alzado la conducción de cierta cantidad de mercaderías consideradas á bulto, por una parte determinada de la nave, por peso ó á tanto el quintal, ó por cabida ó á tanto la tonelada.

ART. 163. El fletamento es condicional cuando el fletante se obliga á trasportar las mercaderías del fletador, caso que dentro de un determinado plazo consiga completar la carga de la nave mediante el ajuste de otros fletamentos parciales.

---

[a] Véase el tít. II, l.4 del Código Español.

[b] Véanse los arts. 652 á 669 del Código Español.

Esta especie de fletamento se llama fletamento á carga general; y la condición se entiende cumplida desde que el fletante obtenga tres cuartas partes de la carga correspondiente á la capacidad de la nave.

Art. 164. Los fletamentos de naves extranjeras celebrados en los puertos de la Union colombiana, están sujetos á las disposiciones de este Código, aunque el capitán sea también extranjero.

Ajustados fuera de la Union, se sujetarán á las mismas disposiciones en todo lo concerniente á la descarga y á cualquier otro acto que deba ser realizado en el territorio colombiano.

Sección II.—*De la capacidad para fletar la nave y de la póliza de fletamento.*

Art. 165. Sólo el naviero puede celebar el contrato de fletamento.

Art. 166. El capitán podrá asumir el carácter de fletante en el caso previsto en el núm. 6º del art. 89; pero si fletare la nave en el lugar de la residencia del naviero ó de su consignatario, el fletamento será válido, siempre que el fletador haya procedido de buena fe.

Es también válido, aunque el capitán lo ajuste en ausencia del naviero ó de su consignatario, contraviniendo á sus instrucciones.

En uno y otro caso, el capitán será responsable de los daños y perjuicios que sufre el naviero.

Art. 167. Puede ser fletador cualquiera persona que tenga capacidad para contratar y obligarse.

Art. 168. El fletamento debe ser redactado por escrito, antes ó después de recibida la carga, y no podrá ser probado por testigos cuando el flete exceda de doscientos pesos.

La escritura en que se consignan las condiciones del contrato se llama "póliza de fletamento," y puede ser pública, oficial ó privada.

Si la escritura fuere oficial ó privada, se extenderán tantos ejemplares cuantos fueren los contratantes; y si alguno de éstos no supiere firmar, lo harán á su ruego dos testigos.

Art. 169. Las pólizas de fletamento extendidas con intervención de corredor, hacen fe en juicio, reconociendo aquél la autenticidad de las firmas, y que fueron puestas á su presencia por las mismas partes ó por los testigos á su ruego.

Discordando las pólizas presentadas por los contratantes, se dará fe á la que aparezca conforme con la que el corredor tenga en su registro.

Art. 170. Hacen también fe las pólizas privadas, toda vez que las partes reconozcan sus firmas.

Si las negaren, la existencia y condiciones del fletamento podrán ser justificadas con el conocimiento, las facturas, los libros y correspondencia de las partes, los recibos provisionales de la carga, la confesión de los interesados, el juramento decisorio, y con declaraciones de testigos ó presunciones, si el flete no llegare á doscientos pesos.

Art. 171. La escritura de fletamento debe expresar:

1º. El nombre, apellido y domicilio del naviero, consignatario ó capitán, si alguno de éstos fuere el que celebra el fletamento;

2°. El nombre, apellido y domicilio del fletador, y obrando éste por comisión, el de la persona por cuya cuenta se ajuste el fletamento;

3°. La clase, nombre, porte, pabellón y puerto de matrícula de la nave;

4°. El puerto de carga y descarga;

5°. La cabida, el número de toneladas, ó la cantidad de peso ó medida que las partes se obliguen respectivamente á cargar y portear;

6°. El flete y lugar donde deba hacerse el pago y si está ajustado por una cantidad alzada por el viaje, por un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de las mercaderías en que consista el cargamento;

7°. Si el fletamento es total ó parcial;

8°. El número de días convenidos para la carga y descarga;

9°. Las estadías y sobrestadías acordadas para el caso que la carga ó la descarga no concluyan dentro de los días señalados al efecto, y la indemnización que debe pagarse por cada una de ellas;

10. El tanto que se haya de dar al capitán por capa;

11. Todos los demás pactos en que convinieren las partes.[a]

Art. 172. Declarándose en la póliza mayor porte del que efectivamente tenga la nave, el fletador podrá rescindir el fletamento ó exigir reducción del flete.

En uno ú otro caso, el fletante deberá indemnizar al fletador los perjuicios que sufra, salvo que la diferencia entre el porte declarado y la verdadera cabida de la nave no exceda de una cuadragésima parte, ó que la designación aparezca conforme con el certificado de matrícula.

Excediendo la diferencia de una cuadragésima parte, ésta será tomada en cuenta para determinar el importe de la indemnización debida al fletador.

Art. 173. Si el porte declarado fuere menor que la cabida efectiva de la nave, fletada por entero en una cantidad alzada, el fletador no estará obligado á suministrar carga hasta concurrencia del porte declarado, ni el fletante podrá exigir aumento alguno de flete.

Pero si éste fuere ajustado en un tanto por tonelada, el fletador deberá abonar el precio correspondiente á todas las toneladas que ocupe.

Art. 174. Aunque en la póliza de un fletamento á carga general se haya designado con exactitud el porte de la nave, el fletante, comprometido á recibir mayor cantidad de mercaderías de la que aquélla puede conducir, deberá indemnizar á los fletadores que no carguen por falta de espacio.

Art. 175. Ocultándose en la póliza el verdadero pabellón de la nave, el fletador podrá rescindir el fletamento, y el fletante deberá indemnizarlo de la confiscación, aumento de derechos y cualquier otro perjuicio que le sobrevenga por la ocultación.

Art. 176. No designándose en la póliza el plazo para la carga y descarga, cada una de estas operaciones se hará en los puertos de la Unión

---

[a] Véase el art. 652 del Código Español.

dentro del término de quince días útiles y consecutivos, desde que el capitán haya prevenido al fletador ó á su consignatario, que está dispuesto á cargar ó á descargar.

En el mismo caso, la carga de las naves del cabotaje menor se hará en tres días útiles y consecutivos, que se contarán desde la fecha del contrato, y la descarga dentro del mismo plazo contado desde el arribo de la nave.

En los puertos extranjeros se hará la carga y la descarga, en defecto de convenio, en el término que designen los usos locales.

Art. 177. Omitida en la póliza la designación de las estadías ó sobrestadías, la duración de unas y otras se arreglará á los usos locales.

Sección III.—*De los derechos y obligaciones del fletante.*[a]

Art. 178. El fletante está principalmente obligado, bajo de responsabilidad de daños y perjuicios, á poner la nave pertrechada y aprovisionada á disposición del fletador, á mantenerlo en el libre goce de ella en el modo y durante el tiempo convenido, y á firmarle conocimientos de la carga.

Art. 179. Salvo los casos previstos en los arts. 189 y 211, el fletante no podrá verificar el transporte en otra nave que la designada en la póliza del fletamento.

Art. 180. El fletante es responsable á los fletadores de daños y perjuicios, si por su culpa sufre retardo la nave en su salida, durante el viaje ó en el puerto de descarga.

Hay retardo en la salida, cuando la nave no emprende el viaje en la época y plazos que determinan los arts. 187 á 189.

Sin embargo, el fletador no podrá reclamar los perjuicios que le sobrevengan por el retrazo voluntario de la salida de la nave, si no hubiere requerido al fletante por medio de una protesta conminatoria para que emprenda el viaje.

Art. 181. Aunque el fletador por entero no ponga á bordo toda la carga correspondiente á la cavidad de la nave, el fletante no podrá embarcar sin consentimiento de aquél otras mercaderías para completarla.

Si lo consintiere, el flete de las mercaderías complementarias, sea cual fuere, pertenecerá exclusivamente al fletador.

Art. 182. Si el cargador prohibiere al fletante completar la carga, éste podrá obligarlo á embarcar una cantidad de mercaderías suficiente para responder del flete.

Art. 183. Autorizado para completar la carga, el fletante no podrá contratar mercaderías por un flete más bajo que el señalado por el fletador; y si lo hiciere, responderá á éste de la diferencia.

Art. 184. Antes de hacerse á la vela, el fletante podrá desembarcar las mercaderías introducidas á la nave sin su consentimiento, ó trans-

[a] Véanse los arts. 669 á 679 del Código Español.

portarlas por el flete más alto que haya obtenido en aquel viaje, siempre que pueda colocarlas bajo de escotilla y en buena estiva, sin perjuicio de los fletadores.

El desembarque se hará, previo aviso al propietario y á costa del mismo.

Art. 185. Si durante el viaje, el fletante conociere la introducción clandestina de tales mercaderías, será obligado á conservarlas en la nave; pero entonces, fuera de exigir por ellas el más alto flete, podrá depositarlas en mano de una persona abonada en el primer puerto de arribada, dando oportuno aviso al propietario.

Aunque las mercaderías clandestinamente introducidas no sobrecarguen la nave, el fletante deberá verificar el depósito, siempre que el fletamento sea por entero, y que el transporte de ellas pueda perjudicar los intereses del fletador.

Art. 186. Fletada la nave por entero, el fletante deberá hacerse á la vela en la época que determina el núm. 11 del art. 90.

Aun en el caso de no estar completa la carga, el fletante deberá emprender el viaje á requerimiento del fletador, siempre que éste haya embarcado una cantidad de mercaderías suficiente para asegurar el flete.

Art. 187. En los fletamentos parciales, el fletante está obligado á emprender el viaje ocho días después que tenga á bordo las tres cuartas partes de la carga correspondiente á la cavidad de la nave.

Art. 188. Toda vez que, después de embarcada parte de la carga, el fletante no complete las tres cuartas partes de la que corresponda á la cabida de la nave, podrá subrogar otra visitada y declarada apta para el viaje, siendo de su cuenta los gastos del transbordo y el aumento de flete, si lo hubiere.

No haciendo la subrogación, el fletante emprenderá el viaje con la carga que tenga á bordo dentro de treinta días contados desde el en que hubiere comenzado á cargar.

El fletante no podrá hacer la subrogación sin el consentimiento de los cargadores en el caso de un fletamento por entero, ni en el de un fletamento parcial si hubiere reunido las dos terceras partes de la carga correspondiente al porte de la nave.

Art. 189. Recibida una parte de las mercaderías contratadas á carga general, el fletante no podrá rehusarse á embarcar las demás que se le ofrezcan á precios y condiciones iguales á las concertadas por las ya recibidas, á no ser que encuentre otras mercaderías que le ofrezcan mayores ventajas.

Negándose á aceptar el ofrecimiento y á continuar la carga, el fletante no podrá hacer la subrogación que le permite el anterior artículo, aunque no haya completado las tres cuartas partes, y será obligado á darse á la vela con la que tenga en la nave.

Art. 190. Vencido el plazo acordado para cargar ó descargar la

nave y el de las estadías ó sobrestadías, sin que el fletador haya realizado alguna de estas operaciones, el fletante podrá reclamar la indemnización estipulada, ó en su defecto el pago de prejuicios regulados por peritos.

Si la demora resultare de que el fletador no puso la carga al costado de la nave, el fletante podrá además rescindir el fletamento, exigiendo la mitad del flete convenido.

Consistiendo la demora en no recibir la carga, el fletante procederá en los términos que prescribe el núm. 5° del art. 99.

Art. 191. Cuando el fletador hubiere embarcado sólo una parte de la carga durante el plazo estipulado, y las estadías ó sobrestadías, el fletante tendrá los mismos derechos que se le conceden en los dos primeros incisos del artículo precedente.

Art. 192. El fletante que, contratado para tomar carga en otro puerto que el del fletamento, no la recibiere del consignatario dentro del tiempo designado, deberá dar aviso al fletador y esperar sus instrucciones; y entre tanto correrán las estadías y sobreestadías que establezca el contrato ó el uso local.

Art. 193. No recibiendo instrucciones en un término prudencial, el fletante diligenciará un nuevo fletamento; y no obteniéndolo, ú obteniendo uno parcial, después de vencido el término de las estadías ó sobrestadías, formalizará su protesta y regresará al puerto de salida.

El fletador pagará en el primer caso el flete estipulado, y en el segundo la diferencia entre aquél y el que hubiere devengado la nave.

Art. 194. Luego que la nave llegue al puerto de su destino, el capitán hará entrega de la carga en los términos que previenen los núms. 3°, 4°, 5° y 6° del art. 99.

Art. 195. Si en el caso previsto en el núm. 3° del artículo precitado, el fletante descargare las mercaderías sin contarlas, pesarlas ó medirlas, el fletador ó su consignatario podrá establecer la identidad, el número, peso y medida de ellas aun por declaración de las personas que le hubieren servido en la descarga.

Art. 196. Si los bultos de mercaderías ofrecieren señales exteriores de faltas ó averías, el capitán, el consignatario y cualquier otro interesado podrá solicitar un reconocimiento judicial y el justiprecio de las faltas ó averías, antes de verificar la descarga.

Esta diligencia no obstará á los medios de defensa del capitán, aun cuando sea solicitada por él.

Art. 197. Si las mercaderías fueren entregadas sin previo examen, ó bajo de protesta, de un recibo ó conocimiento cancelado que indique la falta ó avería, el consignatario podrá pedir su reconocimiento judicial dentro de cuarenta y ocho horas contadas desde la entrega total ó parcial.

Vencido el plazo indicado, no se admitirá ninguna reclamación por faltas ó averías.

Art. 198. No habiendo en los bultos señales exteriores de faltas ó averías, el reconocimiento judicial podrá hacerse válidamente, aun hallándose las mercaderías en poder del consignatario, con tal que se verifique dentro de sesenta y dos horas contadas desde la entrega, y previa justificación de su identidad.

Sección IV.—*De los derechos y obligaciones del fletador.*[a]

Art. 199. El fletador de la nave puede subfletarla total ó parcialmente sin consentimiento del fletante, pero á cargo de quedar siempre responsable á éste del cumplimiento del contrato.

Aunque el fletamento sea hecho por una cantidad fija, corresponderá al subfletante cualquiera ventaja que obtenga en el subfletamiento.

Art. 200. La venta de una nave fletada no extingue el derecho adquirido por el fletador; y el nuevo propietario estará obligado á respetar y cumplir el fletamento celebrado por su autor, salvo su derecho para reclamar de éste la indemnización de los daños y perjuicios que se le siguieren.

Art. 201. Las principales obligaciones de fletador consisten en cargar y descargar la nave en el tiempo convenido, y pagar el flete estipulado.

Art. 202. La carga y descarga de la nave se hará en el plazo principal que designe la póliza, ó en el suplementario de las estadías ó sobrestadías, si las hubiere.

Art. 203. No limitándose el fletamento á un número fijo de toneladas, el fletador podrá cargar toda la nave, estando vacía, ó la parte que estuviere libre al tiempo del contrato.

Art. 204. Siendo insuficiente el porte de la nave parcialmente fletada para recibir toda la carga contratada, los fletadores serán preferidos según la prioridad de sus contratos; y si éstos fueren de una misma fecha, cargarán á prorrata de las cantidades de peso ó cabida que cada uno hubiere contratado.

En ambos casos, el fletante indemnizará á los fletadores los perjuicios que les cause la falta de cumplimiento ó el cumplimiento imperfecto de sus respectivos contratos.

El fletador que hubiere cargado primero la nave, quedará en posesión de la parte que hubiere ocupado, sea cual fuere la fecha de su fletamento.

Art. 205. El fletador que no embarque la totalidad de la carga contratada, pagará el flete de la parte que deje de cargar, á no ser que el fletante hubiere tomado, con autorización de aquél, otra carga para completar la que corresponda á la cabida de la nave.

Art. 206. Si el fletador cargare mayor cantidad de mercaderías que la convenida, pagará por el exceso el mismo flete que hubiere estipulado en la póliza de fletamento.

---

[a] Véanse los arts. 679 á 688 del Código Español.

Art. 207. El fletador no puede cargar mercaderías de ilícito comercio, ni otras que las designadas ó manifestadas al fletante, y si las cargare, serán de su cuenta todos los daños y perjuicios que sobrevengan á la nave y á los cofletadores.

Cargando mercaderías prohibidas á sabiendas del fletante, éste y el fletador responderán definitiva y solidariamente de los perjuicios que sufran la nave y los demás cargadores, aunque entre sí hubieren pactado lo contrario.

Art. 208. Si por hecho del cargador, ó de su consignatario, la nave fletada para un viaje de ida y vuelta, regresare sin carga, se deberá al fletante todo el flete estipulado y una indemnización por la demora.

Art. 209. Cuando el capitán se viere precisado á arribar para hacer reparaciones urgentes en el casco, aparejos ó pertrechos de la nave, los fletadores deberán esperar treinta días sin indemnización, á menos que prefieran descargar sus mercaderías.

Si las descargaren dentro del plazo indicado, pagarán íntegramente el flete convenido, pero si lo hicieren después de vencido, sólo abonarán lo que corresponda en proporción del camino andado.

Estando fletada la nave por meses, el fletador no deberá flete alguno durante el tiempo de la reparación, ni un aumento de flete si estuviere ajustada por viaje.

Art. 210. Si la nave no pudiere ser útilmente reparada, el capitán deberá fletar otra por su cuenta, y verificar en ella el transporte, sin derecho á un aumento de flete.

En este caso, será de su obligación acompañar la carga hasta entregarla en el lugar de su destino.

No encontrándose otra nave en los puertos que estén á treinta leguas de distancia, el capitán depositará la carga por cuenta de los fletadores, dándoles el aviso correspondiente, y exigirá el flete sin otra indemnización en proporción á la distancia, que la que hubiere porteado.

Art. 211. Siempre que por malicia ó negligencia del capitán no se proporcionare nave que transporte el cargamento, los fletadores podrán buscarla y fletarla por cuenta y bajo la responsabilidad del fletante, después de haber hecho al capitán dos interpelaciones judiciales dentro de los últimos quince días del plazo que señala el art. 209.

El fletamento celebrado por los cargadores se llevará á efecto, á pesar de la oposición del capitán.

Art. 212. Justificando los cargadores que la nave no se hallaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no estarán obligados á pagar flete alguno, y podrán reclamar del fletante los daños y perjuicios que hubieren sufrido.

La prueba es admisible no obstante la acta de visita de que trata el núm. 3° del art. 90.

Art. 213. Antes ó después de haber embarcado toda la carga ó parte de ella, el fletador podrá desistir del fletamento, sea total ó parcial, pagando la mitad del flete convenido.

En el segundo caso pagará también los gastos de descarga y los perjuicios que cause esta operación.

Las reglas precedentes son aplicables al desistimiento de fletamento ó viaje redondo.

Si el fletamento fuere ajustado por meses, el falso flete que debe pagar el fletador será el correspondiente á la mitad de la duración probable del viaje, calculada por peritos.

Art. 214. Cualquiera de los fletadores á carga general podrá retirar de la nave las mercaderías que hubiere embarcado, haciendo los abonos enunciados en el artículo precedente; pero en este caso los demás cargadores podrán oponerse á la descarga proyectada, tomando por su cuenta, á precios de factura, las mercaderías cargadas.

El propietario de ellas estará obligado á dejárselas.

Art. 215. El fletador que voluntariamente, y fuera de los casos de fuerza insuperable, descargare sus mercaderías antes de llegar al puerto del destino de la nave, pagará íntegramente el flete convenido y los gastos de la arribada hecha con tal objeto.

Art. 216. En los fletamentos por meses ó por días, el flete corre desde el día en que comienza la carga hasta el en que concluye la descarga en el puerto de la consignación.

Para el efecto de fijar el importe de los fletes, el mes principiado se tendrá por concluído.

Art. 217. Fletada la nave por un tiempo determinado, el flete corre desde el día del contrato.

Art. 218. Si el fletamento fuere ajustado por una cantidad alzada, por peso ó por cabida, correrá el flete desde que se hayan cargado las mercaderías.

En el fletamento por peso, el flete se calculará sobre el peso en bruto; y en defecto de un convenio especial, se entenderá que las partes se han referido al sistema usado en el lugar de la carga.

Art. 219. Se deben fletes:

1°. Por las mercaderías que el capitán vende durante el viaje para subvenir á las necesidades urgentes de la nave;

2°. Por las mercaderías deterioradas ó disminuídas por caso fortuito, vicio propio de las mismas, mala calidad ó condición de los envases;

3°. Por las que fueren deliberadamente arrojadas á la mar para salvar la nave y el cargamento, á condición de contribuír á la avería común;

4°. Por el aumento de peso ó volumen de las mercaderías cargadas.

Art. 220. No se debe flete por las mercaderías perdidas en naufragio ó varamiento, robadas por piratas, ó violentamente tomadas por enemigos.

En todos estos casos, el fletador tiene derecho para exigir la restitución de la parte del flete que hubiere anticipado.

Art. 221. Salvadas ó rescatadas las mercaderías, el fletador pagará el flete que hubieren devengado hasta el lugar del naufragio ó apresamiento.

Si reparada la nave fueren conducidas en ella hasta el puerto de su destino las mercaderías salvadas, el fletador abonará el flete íntegro, sin perjuicio de lo que se resuelva sobre la avería.

Art. 222. Tampoco se debe flete alguno por las mercaderías que, haciendo parte de la carga, fueren salvadas en la mar ó en la costa sin la cooperación del capitán ó tripulación.

Art. 223. El flete es debido y exigible desde el momento en que se ponen á disposición del consignatario las mercaderías porteadas.

Art. 224. El fletante no está obligado á recibir en pago del flete mercaderías sanas ó averiadas; pero los cargadores podrán abandonarle por el flete los líquidos cuyas vasijas hubieren perdido más de la mitad de su contenido.

Art. 225. El fletante no soporta diminución alguna en los fletes devengados con arreglo á la póliza, fuera de los casos expresados por la ley.

Art. 226. El capitán no puede retener á bordo la carga para asegurar el pago del flete: pero podrá solicitar el depósito de ella hasta que se le abone.

Art. 227. La capa será pagada al capitán en la misma proporción que los fletes, y con las modificaciones á que éstos se hallan sujetos según los casos.

Art. 228. El cargamento está afecto privilegiadamente al pago de los fletes, capa é indemnizaciones que deban los cargadores en razón del fletamento.

El privilegio dura treinta días contados desde la conclusión de la descarga; y el fletante podrá solicitar dentro de ellos la venta judicial de las mercaderías que basten para cubrir los créditos enunciados, aun cuando el consignatario se haya constituído en quiebra.

Las mercaderías que pendiente aquel plazo pasaren á tercera mano por un título legal, quedan libres de toda responsabilidad por el mero transcurso de los ocho días siguientes á la entrega de ellas.

Vencidos los treinta días, los créditos del fletante se considerarán como créditos comunes.

Sección V.—*De la rescisión del fletamento.*[a]

Art. 229. Fuera de los casos de rescisión anteriormente previstos, el fletamento, sea total ó parcial, se rescinde sin indemnización, antes de principiado el viaje, por las siguientes causas:

1ª. La prohibición de exportar del lugar de la carga ó de importar al de la descarga, el todo ó parte de las mercaderías comprendidas en una misma póliza, á no ser que el fletador quiera cargar otras mercaderías permitidas;

2ª. La interdicción de comercio, declaración de guerra entre la Unión

[a] Véanse los arts. 688 á 693 del Código Español.

Colombiana y la nación á que estuviere destinada la nave, y el bloqueo del puerto de la descarga;

3ª. Cualquier otro caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el viaje;

Si el caso fortuito fuere imputable á culpa de alguna de las partes, habrá lugar á la rescisión con indemnización de daños y perjuicios.

Art. 230. Rescindido el fletamento por algunas de las causas expresadas, después que la nave se hallare cargada, el fletador soportará todos los costos de la descarga, y el fletante los salarios y gastos de la tripulación, sin perjuicio del derecho que éste hubiere adquirido al pago de estadías, sobrestadías y avería común por daño ocurrido antes de la rescisión.

Art. 231. Suspendida temporalmente la salida de la nave por cerramiento del puerto, embargo por orden superior, ó por cualquier otro acontecimiento de fuerza mayor, subsistirá el fletamento sin derecho á indemnización; y las gastos de manutención y salario de la tripulación serán pagados como avería común.

En el caso propuesto, el fletador podrá descargar y volver á cargar sus mercaderías; y si después de haber cesado la causa que suspendió la salida de la nave se cargare dentro del plazo acordado al efecto, será obligado á pagar estadías.

Art. 232. Sobreviniendo durante el viaje alguno de los sucesos expresados en los núms. 1º y 2º del art. 229, seguirá las instrucciones que para tales casos hubiere recibido del fletador; y si obrando de acuerdo con ellas arribare al puerto que se le hubiere designado ó regresare al de partida, cobrará sólo el flete de ida, aun cuando la nave estuviere fletada por viaje redondo.

Art. 233. Careciendo de instrucciones en los casos referidos, el capitán deberá continuar el viaje al puerto de la descarga, á menos que éste pertenezca á la nación que estuviere en guerra con la Unión Colombiana.

En el supuesto contrario, el capitán procederá en la forma que determina el núm. 15 del art. 97, é inmediatamente dará cuenta al fletador.

No recibiendo instrucciones dentro de un plazo razonable, á juicio del Tribunal de Comercio ó de la justicia ordinaria del puerto de arribada, el capitán pedirá el depósito de la carga, el pago de flete sólo de ida y la venta de las mercaderías que basten para cubrirlo.

Los gastos hechos y los salarios devengados durante la detención de la nave, serán reputados avería común y pagados como tal; pero los costos de la descarga, depósito y venta serán de la exclusiva cuenta del fletador.

Art. 234. Si la nave volviere al puerto de salida por tiempo contrario, temor de piratas ó de enemigos, y los cargadores convinieren en su total descarga, el fletante no podrá rehusarla, pagándole por entero el flete

correspondiente al viaje de ida, aunque la nave se halle fletada por viaje redondo.

Si el fletamento estuviere ajustado por meses, los cargadores pagarán el flete que corresponda al número de meses que debiera durar el viaje de ida, calculado por peritos.

Art. 235. Los fletadores podrán también descargar totalmente la nave y concluir el viaje, si ella arribare á un puerto distinto del de la expedición, por alguna de las causas indicadas en el inciso 1° del precedente artículo.

En tal caso los fletadores deberán pagar el flete íntegro, por el viaje de ida, si el puerto de arribada estuviere á más de la mitad de la distancia que mide entre el de la expedición y el del destino de la nave, y sólo la mitad si la distancia fuere menor.

Art. 236. Arribando la nave á un puerto distinto del de su destino por falta de víveres, proveniente de no haber sido bien aprovisionada, ó por averías que procedan de la impericia del capitán, los cargadores tendrán derecho para rescindir el contrato y solicitar indemnización de los daños que les sobrevengan.

Art. 237. Si la nave fuere detenida durante su viaje por orden de alguna potencia extranjera, subsistirá el fletamento; pero no se deberá flete alguno por el tiempo de la detención si el fletamento estuviere ajustado por meses, ni aumento de flete si lo fuere por viaje.

La cesación del flete en el primero de los casos indicados, se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 224.

Capítulo II.—Del conocimiento.[a]

Art. 238. Llámase "conocimiento" ó "póliza de carga", la escritura privada en que el capitán y el cargador reconocen el hecho del embarque de las mercaderías y expresan las condiciónes del trasporte convenido.

Art. 239. El conocimiento debe contener:

1°. El nombre, matrícula y porte de la nave;

2°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

3°. Los nombres y apellidos del cargador y consignatario;

4°. La calidad, cantidad, número y marca de los bultos;

5°. El puerto de la carga y el de la descarga;

6°. El flete y capa contratada;

7°. La fecha y las firmas del capitán y cargador;

Art. 240. El conocimiento será extendido al menos en cuatro originales de un mismo tenor y fecha: uno para el cargador, otro para el consignatario, otro para el capitán y otro para el naviero.

Cada conocimiento llevará la indicación del número que le corresponda en el orden de los ejemplares que se hubieren firmado.

El capitán firmará además tantos cuantos exija el cargador.

---

[a] Véanse los arts. 706 á 719 del Código Español.

Art. 241. El cargador presentará al capitán los conocimientos dentro de veinticuatro horas de concluída la carga de sus mercaderías; y ambos deberán firmarlos en el mismo término, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, aun cuando no se hubiere extendido póliza de fletamento.

El ejemplar destinado al cargador será escrito por el capitán ó llenado por él siendo impreso.

Art. 242. Si el capitán ó alguno de sus parientes dentro del grado prohibido para la testificación fuere cargador, los conocimientos serán firmados por los dos principales oficiales de la nave.

Art. 243. Los conocimientos pueden ser extendidos á la orden, al portador ó á favor de una persona determinada.

En el primer caso, los derechos del fletador sobre la carga se trasmiten por endoso, ejecutado con arreglo á las prescripciones relativas á las letras de cambio; en el segundo, por la mera tradición del conocimiento; y en el tercero, por cesión notificada al capitán, conforme á la diligencia civil común.

El fletante puede oponer al cesionario todas las excepciones derivadas del fletamento, que podría hacer valer contra el cedente.

Art. 244. El capitán que reciba carga sin reconocerla préviamente, podrá indicar en los conocimientos, con cualquiera de las frases usadas en el comercio marítimo, que la especie, peso, número ó medida de las mercaderías, le son desconocidos, salvo que los cargadores se ofrezcan á verificar esas calidades á presencia del capitán y á su costa.

Apesar de tal indicación, el capitán es responsable tanto del número de toneladas, cajas, fardos, balas y cualesquier otros bultos, cuanto de la calidad interior de las mercaderías que éstos contengan, siempre que durante el viaje hubieren sido abiertos sin necesidad.

Art. 245. Los cargadores no podrán desembarcar sus mercaderías ni variar la consignación, sin restituír al capitán todos los conocimientos que les hubiere entregado.

Si el capitán consintiere el desembarque ó el cambio de la consignación sin haber retirado los conocimientos, será responsable de la carga al portador legítimo de ellos.

Art. 246. Siempre que los cargadores no puedan devolver los conocimientos, deberán otorgar fianzas á satisfacción del capitán por el íntegro valor de la carga; y no otorgándola, aquél no podrá ser compelido á entregar las mercaderías, ni á firmar nuevos conocimientos para distinta consignación.

Art. 247. Falleciendo el capitán ó cesando en su oficio antes de hacerse á la vela, los cargadores exigirán al sucesor la revalidación de los conocimientos; y no haciéndolo, este responderá solamente de la carga existente á bordo cuando entró á ejercer su empleo.

El capitán que revalide los conocimientos de su antecesor, sin pre-

vio examen de su conformidad con la carga, responderá á las faltas que ulteriormente se notaren.

Si para la revalidación el capitán exigiere el reconocimiento de la carga, los costos de esta diligencia serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de su derecho para cobrarlos del capitán cesante, si éste dejó de serlo por haber dado motivo para su remoción.

Art. 248. Antes de principiada la descarga, el portador de un conocimiento á la orden deberá presentarlo al capitán para que se le entreguen directamente las mercaderías; y omitiendo hacerlo, serán de su cuenta los gastos de almacenaje y comisión de depósito, si el capitán lo hubiere solicitado.

Art. 249. El portador de un conocimiento no responde del cumplimiento de las obligaciones contenidas en la póliza del contrato, á menos que el conocimiento lleve la cláusula "según la póliza" de fletamento ú otra equivalente.

Art. 250. El consignatario devolverá al capitán los conocimientos al tiempo de recibir la carga, y en uno de los ejemplares pondrá el recibo correspondiente.

Siendo moroso en la entrega del conocimiento con recibo, el consignatario responderá al capitán de los daños y perjuicios que le ocasione la dilación.

No incurre en mora el consignatario que retarda la entrega del recibo hasta el resultado del reconocimiento de sus mercaderías.

Art. 251. Se prohibe al capitán hacer entrega de la carga, toda vez que concurran á exigirla varios portadores de conocimientos relativos á unas mismas mercaderías.

Art. 252. Llegado el caso previsto en el anterior artículo, el capitán pondrá la carga á disposición del Tribunal de Comercio para que ordene su depósito con noticia de los interesados, oiga á éstos y resuelva acerca de la propiedad y entrega de las mercaderías.

Los interesados y el depositario deberán solicitar la venta de las mercaderías que, por su naturaleza ó por su estado, se hallen expuestas á sufrir algún deterioro.

El producto de la venta, deducidos los costos y comisiones de depósito, será judicialmente consignado.

Art. 253. Los conocimientos redactados y firmados en la forma indicada hacen fe entre las partes interesadas en la carga, y entre éstas y los aseguradores, salva la prueba de fraude ó colusión.

Art. 254. Hallándose disconformes los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al contenido del presentado por el capitán, si estuviere escrito en su totalidad ó llenado de mano del mismo cargador ó del dependiente encargado de la expedición de su tráfico; ó al contesto del exhibido por el cargador, siendo escrito ó llenado por el capitán.

Si los conocimientos presentados tuvieren respectivamente la enun-

ciada calidad prelativa, se estará al resultado de las demás pruebas que rindan las partes.

Art. 255. En defecto de póliza de fletamento, se entiende que éste ha sido ajustado en los términos y con las condiciones que expresan los conocimientos.

Las dudas que ofrezca la póliza de fletamento serán resueltas por los conocimientos.

Art. 256. El conocimiento cancela los recibos provisionales de fecha anterior que el capitán y sus subalternos hubieren dado al cargador.

Art. 257. No se admitirá al capitán la excepción de que firmó los conocimientos en confianza y bajo la promesa de que se le entregaría la carga designada en ellos.

Art. 258. Las demandas entre el capitán y el cargador que se refieran á la carga, serán necesariamente apoyadas en el conocimiento; y sin la exhibición de éste no se les dará curso.

Capítulo III.—De los pasajeros.[a]

Art. 259. En defecto de convenio entre el capitán y el pasajero, el precio del trasporte será fijado por el Tribunal de Comercio, oyendo previamente el dictamen de los peritos si lo creyere necesario.

Art. 260. Á menos de expresarse lo contrario, el pasajero debe ser alimentado por el naviero en las embarcaciones mayores, ó sea de diez ó más toneladas. En las menores se entenderá que el pasajero debe procurarse alimentos, si otra cosa no se estipulare.

Siempre que la alimentación corra por cuenta del naviero, se entiende que debe proporcionarla al pasajero tan buena como la que se dé al capitán.

Art. 261. Si un pasajero se embarcase clandestinamente, el capitán podrá usar del derecho que le confieren los arts. 184 y 185, con las modificaciones que reclama el trasporte de personas.

Art. 262. Sea en el puerto de salida, sea en el de escala ó en el de arribada, el pasajero deberá embarcarse el día y á la hora que señale el capitán; y si por su culpa partiere la nave sin él, deberá pagar íntegramente el pasaje convenido.

Art. 263. Hallándose la nave pronta para darse á la vela, los pasajeros no podrán bajar á tierra sin permiso del capitán, bajo la responsabilidad que impone el precedente artículo.

Art. 264. El pasajero no puede ceder á otro, sin consentimiento del capitán, su derecho á ser trasportado.

Art. 265. Si el pasajero desistiere voluntariamente del viaje antes que la nave se haya hecho á la vela, pagará al capitán la mitad del pasaje estipulado; pero ocurriendo el desistimiento durante la navegación, lo abonará íntegramente.

---

[a] Véanse los arts. 693 á 706 del Código Español.

Art. 266. El contrato se rescinde, sin indemnización, por la suspensión del viaje antes de la salida de la nave, siempre que tal suceso fuere causado por fuerza mayor ó un caso fortuito, que no traiga su origen de culpa del capitán.

Suspendido ó interrumpido el viaje después de principiado, el capitán cobrará solamente el pasaje que corresponda á la distancia andada, si ésta fuere de alguna utilidad al pasajero.

Art. 267. Si en el caso propuesto en el art. 209, el pasajero resolviere esperar la reparación de la nave, no estará obligado á aumentar el pasaje estipulado; pero durante la demora deberá cuidar de su propia manutención ó entenderse á este respecto con el capitán.

En ese mismo caso, el pasajero podrá continuar su viaje en otra nave, abonando el pasaje á prorrata de la parte del viaje que hubiere realizado.

Art. 268. Se prohibe al capitán arribar ó detenerse en parte alguna á solicitud ó en el interés de los pasajeros.

Con todo eso, si un pasajero fuere atacado de una enfermedad contagiosa, deberá desembarcarlo en un lugar habitado, aun contra la voluntad de aquél.

Art. 269. Consumidas ó inutilizadas las provisiones de los pasajeros, por cualquier motivo que sea, cuando ellos proveen á su manutención, el capitán deberá proporcionarles los víveres necesarios á un precio razonable.

Art. 270. La obligación de pagar el pasaje está subordinada al evento del arribo de la nave al puerto de su destino.

Art. 271. Muriendo el pasajero antes de principiado el viaje, sus herederos deberán pagar solamente los costos y anticipados de manutención, si estuvieren comprendidos en el precio de trasporte, y si no pudieren utilizarse de otro modo por el naviero.

Pero si la muerte acaeciere durante el viaje, serán obligados á abonar el pasaje íntegramente.

Art. 272. No se debe aumento alguno de pasaje por las personas nacidas durante la navegación.

Art. 273. El pasajero se reputa cargador de los objetos que lleva en la nave; y gozará de los derechos de tal, siempre que los ponga al cuidado y guarda del capitán.

Pero si el pasajero los mantuviere bajo su propia custodia, el capitán no será responsable de la pérdida ó daños que sufran, sino en el caso de que procedan de su propio hecho ó del hecho de la tripulación.

Art. 274. Los objetos que el pasajero introduce en la nave están afectos privilegiadamente al pago del pasaje y de los gastos que hubiere causado durante el viaje.

Art. 275. Fuera de la obligación que el art. 80 impone á los pasajeros, éstos tienen la de prestar asistiencia al capitán en todos los casos urgentes que la reclama para la salvación de la nave.

Art. 276. Para el cumplimiento de las obligaciones que respecto de

los pasajeros tiene el naviero, ellos pueden ejercitar su acción contra el capitán, representante de aquél, una vez que la nave ha salido del puerto de la expedición, y en todo caso en que el naviero ó su consignatario no se halle presente.

Título VII.—*Del préstamo á la gruesa, ó á riesgo marítimo.*

Capítulo I.—De la naturaleza, forma y registro del préstamo, de la cesión de la póliza y de la capacidad de las personas.

Sección I.—*Definiciones.*

Art. 360. El "préstamo á la gruesa" es un contrato real, unilateral, condicional, oneroso y aleatorio, por el que una persona entrega una cantidad de dinero, garantida con objetos expuestos á riesgos marítimos que toma por su cuenta, otra que lo recibe con estas condiciones:

1ª. Que si los objetos gravados arriban felizmente á su destino, devolverá la cantidad prestada con el premio convenido.

2ª. Que si perecen parcialmente ó se deterioran, hará la devolución hasta concurrencia del valor que ellos tengan, y

3ª. Que pereciendo todos, por fortuna de mar, quedará libre y quitada de toda responsabilidad.

El que entrega la cantidad se denomina "prestador" ó "dador;" el que recibe, "prestamista" ó "tomador," y el premio convenido, "cambio," "provecho" ó "intéres marítimo."

Sección II.—*De la forma y registro del préstamo, y de la cesión de las pólizas.*

Art. 361. El préstamo á la gruesa puede ser hecho por un tiempo limitado, sea con designación de viaje, sea por todos los que emprenda la nave en el tiempo prefijado.

Art. 362. En caso de duda acerca de la duración de los riesgos, se entiende que el préstamo ha sido hecho por el viaje de ida y vuelta.

Art. 363. Los contratos á la gruesa deberán ser celebrados por escritura pública, oficial ó privada.

Las pólizas oficiales ó privadas harán fe en juicio, siendo certificadas ó reconocidas en la forma que expresan los incisos primeros de los arts. 169 y 170.

Los préstamos celebrados de palabra son ineficacas en juicio; y no se admitirá demanda ni prueba sobre ellos, salvo que el capital prestado no llegue á doscientos pesos.

Art. 364. La escritura de préstamo á riesgo marítimo deberá expresar:

1°. Los nombres, apellidos y domicilios del prestador y prestamista;

2°. El capital prestado y el premio convenido;

3°. Los objetos afectos al pago del préstamo;

4°. El viaje y los riesgos marítimos que el dador tome sobre sí;

5°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;
6°. La época del reembolso;
7°. La clase, nombre y matrícula de la nave;
8°. El lugar y fecha de la celebración del contrato.[a]

Art. 365. Omitiéndose en la escritura ó póliza las designaciónes exigidas en los núms. 1, 2, 3 y 4 del anterior artículo, el préstamo á que se refiera será considerado como terrestre; y el dador sólo tendrá derecho á la restricción del capital y pago del interés corriente de plazo, sin privilegio, todo conforme al Código Civil ó de Comercio del respectivo Estado.

Art. 366. En la oficina de registro se tomará razón en abstracto de todos los préstamos á la gruesa dentro de los ocho días siguientes al de su fecha, siendo celebrados en el territorio de la Unión; pero si lo fueren en territorio extranjero, la toma de razón se hará dentro del término indicado en la cancillería del consulado colombiano.

Omitida la toma de razón, las escrituras y pólizas de contratos á la gruesa producirán todos sus efectos entre las partes que las hubieren suscrito; pero el dador no gozará de preferencia alguna en perjuicio de tercero.

Los préstamos realizados en una plaza extranjera donde no haya Cónsul colombiano, no están sujetas á la toma de razón; y surtirán todos los efectos legales, aun contra terceros, siendo celebrados en el caso y con las formalidades que prescribe el núm. 8 del art. 89.

Art. 367. Los préstamos á la gruesa, hechos antes de principiado el viaje, serán anotados en los conocimientos de la carga, designándose la persona á quien el capitán debe dar aviso de su feliz arribo al puerto de la descarga.

Omitidas la anotación y designación indicadas, el consignatario que hubiere aceptado letras por cuenta de la carga será preferido al portador del conocimiento.

Ignorando la persona á quien deba noticiar el infeliz arribo de la nave, el capitán podrá descargar y entregar las mercaderías que conduzca, sin contraer responsabilidad alguna á favor del portador de la póliza del préstamo.

Art. 368. Las pólizas de préstamo á la gruesa pueden ser otorgadas y cedidas en la misma forma que los conocimientos.

La cesión trasfiere al cesionario todos los derechos y obligaciones del cedente y produce acción á favor de aquél para demandar á éste el capital prestado, los intereses corrientes de tierra y los gastos, en caso de insolvencia del tomador.

Esta acción no se extiende al provecho marítimo, á ménos que las partes estipulen expresamente lo contrario.

Art. 369. Teniendo el préstamo á la gruesa un plazo fijo, el cesionario exigirá el pago el día del vencimiento; y no obteniéndolo, forma-

[a] Véase el art. 721 del Código Español.

lizará el correspondiente protesto en el día siguiente, so pena de caducidad de la acción.

Si el plazo fuere indeterminado, el cesionario solicitará el reembolso en el mismo día en que conozca el suceso de que penda la ejecución del contrato; y si no fuere pagado, levantará al siguiente el respectivo protesto.

Art. 370. La interpretación de las cláusulas oscuras ó dudosas del contrato, se hará á favor del tomador.

Sección III.—*De las personas capaces para dar ó tomar á la gruesa.*

Art. 371. Pueden prestar á la gruesa todos los que tienen la libre administración de sus bienes.

Art. 372. Son hábiles para tomar un préstamo á la gruesa, el propietario de la nave, el naviero y los cargadores.

El propietario que no sea naviero sólo podrá contratar un préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave; y siendo muchos los propietarios, será preciso el acuerdo de la mayoría.

El simple naviero no puede tomar á la gruesa, sino sobre el armamento, vituallas y demás objetos que le pertenezcan.

Art. 373. El capitán no puede en caso alguno contratar un préstamo á la gruesa en el lugar donde resida el naviero y su consignatario, á no ser que alguno de éstos intervenga en el otorgamiento de la escritura ó póliza, ó le autorice especialmente por escrito para tomar el préstamo.

Art. 374. Armándose la nave en otro lugar que el de la residencia del naviero ó consignatario, el capitán que no haya sido provisto de fondos puede tomar dinero á la gruesa, para habilitarla y ponerla en estado de navegar.

Art. 375. Durante la navegación no podrá el capitán celebrar un préstamo, sino en el caso propuesto, y con las solemnidades establecidas en el núm. 8° del art. 89.

Contraviniendo á las disposiciones del número citado, el capitán será personalmente responsable al dador de buena fe del cumplimiento del contrato; y su parte en la nave y flete, si alguna tuviere, quedará privilegiadamente afecta al pago del préstamo, todo sin perjuicio de la obligación que, aun en el caso enunciado, contrae el naviero.

Pagando éste al dador, podrá reclamar del capitán el reembolso de la cantidad prestada y el premio; prévia deducción de los gastos últimamente hechos en la reparación de la nave.

El dador de un préstamo contratado por el capitán, fuera del caso previsto y sin las formalidades prescritas en el núm. 8° del artículo precitado, no podrá reclamar el pago privilegiado, en perjuicio de terceros interesados.

CAPÍTULO II.—DEL CAPITAL Y PREMIO DE LAS COSAS AFECTAS AL PRÉSTAMO, Y DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PRESTADOR Y PRESTAMISTA.

SECCIÓN I. —*Del capital y premio, y de las cosas afectas al préstamo.*

ART. 376. Puede hacerse el préstamo á la gruesa, no solamente en dinero efectivo, sino también en cosas fungibles, estimadas en una cantidad fija, con tal que sean adecuadas para el consumo de la tripulación ó servicio de la nave, ó que pueden ser objeto de una especulación lícita.[a]

ART. 377. El cambio marítimo no está sujeto á tasa alguna; y las partes podrán determinarlo libremente, señalando una cantidad alzada por el viaje ó una suma cierta por mes ó por ida y vuelta, y convenir en que el premio se aumente ó disminuya, según el aumento ó disminución de los riesgos ó de la duración del viaje.

En defecto de una convención expresa, la superveniencia de un aumento ó disminución de riesgos, y la prolongación ó acortamiento del viaje, no dan derecho á un aumento ó disminución del provecho marítimo.

ART. 378. Pueden ser obligadas al préstamo á la gruesa todas las cosas venales expuestas á riesgos marítimos.

En consecuencia, el préstamo á la gruesa sólo podrá ser contratado, conjunta ó separadamente, sobre estos objetos:

1°. El casco y quilla de la nave;

2°. Los aparejos de la misma;

3°. El armamento y vitualla;

4°. Las mercaderías cargadas.[b]

ART. 379. Constituído el préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave, se entienden afectos privilegiadamente al pago del capital y cambio marítimo la misma nave, los aparejos, el armamento, y en general todos los accesorios de aquélla.

Contraído sobre la carga sin otra designación, quedan afectas en la forma enunciada todas las mercaderías que la componen, siempre que la cantidad prestada sea equivalente al valor convencional ó estimativo que ellas tengan; pero en el caso contrario, el privilegio afectará taxativamente una parte indivisa, determinada por la relación de la suma prestada con el valor íntegro de la carga.

Recayendo sobre un objeto determinado de la nave ó carga, el privilegio sólo afectará ese objeto en las proporciones que establece el inciso anterior.

ART. 380. Se prohibe, so pena de nulidad, todo convenio que directa ó indirectamente tienda á libertar al dador de la pérdida del capital prestado y su premio.

ART. 381. No podrá tomarse á la gruesa, sino hasta la suma concurrente con el valor que tengan los objetos aseguarados en el puerto donde éstos principien á correr los riesgos.

---

[a] Véase el art. 719 del Código Español.

[b] Véase el art. 743 del Código Español.

Art. 382. Todo préstamo que exceda el límite que designa el precedente artículo podrá ser declarado nulo á solicitud del dador, acreditando que hubo fraude de parte del tomador; y en tal caso, éste deberá restituír el capital con el premio estipulado, aun cuando el prestador no haya corrido riesgo alguno.

No habiendo fraude, valdrá el préstamo hasta concurrencia del valor que, á juicio de peritos, tengan al tiempo del contrato los objetos afectos al pago; y la cantidad excedente será devuelta al dador con el interés corriente de plaza, aunque hayan perecido las cosas afectas al préstamo.

Las reglas de los dos incisos precedentes serán también aplicadas al caso en que el tomador no invierta en la carga toda la cantidad prestada con ese objeto, ó no cargue todas las mercaderías recibidas en préstamo.

Art. 383 No puede tomarse un préstamo á la gruesa sobre:

La vida de los pasajeros y gente de la tripulación;

Los salarios de la gente de mar;

Los fletes no devengados;

Las ganancias esperadas;

Las cosas que estén corriendo los riesgos del mar al tiempo del contrato;

Los objetos asegurados ó afectos al pago de un préstamo anterior, salvo en la parte que no estuviere protegida ó gravada;

Las mercaderías de ilícito comercio.

Art. 384. El préstamo á la gruesa sobre el flete no devengado ó las ganancias esperadas, no confiere al dador más derecho que el reembolso del capital sin interés alguno.

Art. 385. El privilegio del dador se extiende respectivamente á las ganancias realizadas por el cargador, y á los fletes devengados por el naviero, aun en el caso de haberlos recibido con anticipación.

Pero este privilegio no podrá ser ejercitado sobre los fletes estipulados con la calidad de que, en todo evento, serán adquiridos por el prestamista.

Art. 386. Si en la escritura ó póliza de un préstamo á la gruesa sobre el cargamento, se concediere la facultad de *hacer escala*, quedarán obligadas no sólo las mercaderías embarcadas en el puerto de salida, sino también las cargadas por el tomador durante el viaje.

Celebrado el préstamo á la gruesa por viaje redondo, se entenderán afectas al préstamo las mercaderías de retorno cargadas en la nave que designe la póliza del contrato.

Sección II.—*De los derechos y obligaciones del prestamista y prestador.*

Art. 387. El préstamo á la gruesa puede ser afianzado; y el fiador se entenderá solidariamente obligado con el tomador, á menos que las partes acordaren otra cosa.

Art. 388. El prestador á la gruesa toma por su cuenta todos los

casos fortuitos y de fuerza mayor, conocidos bajo la denominación de "fortuna de mar," que pueden causar la pérdida total de los objetos gravados, en el tiempo y en los lugares convenidos.

Los riesgos podrán ser convencionalmente extendidos; pero el dador á la gruesa no podrá limitarlos sino en los términos permitidos en el inciso 2° del art. 393.

ART. 389. Si el principio y conclusión de los riesgos no fueren fijados en la póliza del contrato, estos comenzarán á correr por cuenta del dador respecto de la nave, aparejos, armamento y vituallas, desde el momento en que aquélla se haga á la vela, hasta que quede fondeada en el puerto de su destino.

En cuanto á las mercaderías, los riesgos comenzarán á correr desde que sean cargadas en lanchas ú otros buques menores en el muelle ó playa del puerto de la expedición, y concluirán en el momento en que sean puestas en tierra en el puerto á que fueren destinadas.

Esta regla no es aplicable, á menos de convenio en contrario, al caso en que la carga ó la descarga se verifique bajando ó subiendo un río.

ART. 390. El puerto del destino es aquel á donde se dirige la nave, cuando el dador toma por su cuenta los riesgos de ida ó vuelta solamente, y el mismo de la expedición cuando éstos corren á su cargo acumulativamente por la ida, estada y vuelta de la nave.

ART. 391. Los riesgos de merma, deterioro ó pérdida de las cosas obligadas al préstamo á la gruesa, no son de la responsabilidad del dador, siempre que esos accidentes procedan de alguna de estas causas:

1ª. Vicio propio de la cosa obligada;

2ª. Dolo ó culpa del capitán ó de la tripulación, conocidos con el nombre de "baratería de patrón;"

3ª. Variación voluntaria de ruta ó de viaje después de principiado éste;

4ª. Cambio de la nave designada en el contrato, salvo que después de principiado los riesgos ocurra un caso fortuito ó de fuerza mayor, que haga indispensable el transbordo de la carga;

5ª. Dolo ó culpa del tomador;

6ª. Empleo del buque en un comercio prohibido.

En todos los casos indicados el dador tiene derecho al reembolso del capital prestado y premio convenido, á no ser que las partes acuerden lo contrario.[a]

ART. 392. El prestador á la gruesa puede tomar por su cuenta las pérdidas provenientes de cualquiera de las causas expresadas en los cuatro primeros números del anterior artículo.

Pero le es prohibido constituírse responsable de las ocasionadas por las causas que enuncian los dos últimos números del mismo artículo.

ART. 393. El dador á la gruesa contribuirá, en proporción de su

[a] Véase el art. 756 del Código Español.

interés, al pago de las averías comunes y particulares que sufran los objetos afectos al préstamo.

No podrá exonerarse, por pacto, de la obligación de soportar las averías comunes, pero le es permitido libertarse de la contribución al pago de las averías particulares.

El importe de las averías no será imputado al capital prestado, sino desde el día en que el dador se constituya en mora de pagarlas.

Art. 394. El dador tiene derecho al pago del interés marítimo, desde el momento en que comienza á correr los riesgos, aun cuando éstos cesen antes del tiempo convenido ó sobrevenga el rompimiento del viaje, con tal que algún accidente de mar no haya causado la pérdida de los objetos gravados.

Art. 395. El pago del capital y premio del préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave se hará, en defecto de convención, en el lugar en que aquélla se encuentre al tiempo de la cesación de los riesgos, aun cuando ese lugar no sea el término del viaje.

Recayendo sobre la carga, se hará el pago en el puerto á que ésta fuere destinada.

Art. 396. No estando designada en la póliza la época del reembolso, el dador podrá pedir el capital y premio, si el préstamo recayere sobre la carga, luego que los riesgos hayan cesado de correr por su cuenta; y en caso de mora, el tomador pagará el interés de plazo sobre el capital prestado.

Si el préstamo fuere hecho sobre la nave, el prestador á la gruesa no podrá exigir el pago sino un mes después de la cesación de los riesgos; pero durante este plazo el tomador deberá abonar el interés corriente de tierra sobre la cantidad prestada.

El prestamista abonará también al dador el interés enunciado, sobre la cantidad á que ascienda el provecho marítimo, desde la fecha de la demanda judicial.

Art. 397. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre la nave, para su último viaje, serán reembolsadas con preferencia á las prestadas para los anteriores, aunque sean dejadas en poder del tomador por vía de prórroga ó de renovación.

Los préstamos á la gruesa, celebrados durante el viaje, serán preferidos á los hechos antes de la salida de la nave; y concurriendo muchos contratos hechos en diversas épocas del mismo viaje, serán preferidos entre sí por el orden inverso de sus respectivas fechas.

Los contraídos en un mismo lugar, y para subvenir á las mismas necesidades, serán pagados á prorrata, sin consideración á su fecha.

Art. 398. Los préstamos á la gruesa, hechos sobre el cargamento, no tienen entre sí preferencia alguna, y serán pagados sueldo á libra, sea cual fuere la época de su celebración, y aun cuando los ejecutados durante el viaje tengan por objeto aumentar la carga.

Art. 399. Concurriendo un préstamo á la gruesa, tomado antes del viaje, y un seguro sobre la nave ó la carga, el producto de los objetos salvados de un siniestro mayor, deducidos los costos de salvamento y los salarios del capitán y tripulación, será dividido sueldo á libra entre el prestador por su capital y el asegurador por la cantidad asegurada, siempre que ésta cupiere, al tiempo de celebrado el seguro, en el valor libre de los objetos gravados.

En el caso contrario, el asegurador percibirá solamente la parte proporcional al resto del valor de la cosa asegurada, previa la expresada deducción.

Art. 400. Celebrándose dos préstamos á la gruesa, uno sobre el casco y quilla y otro sobre uno ó más objetos accesorios de la nave, ambos prestadores tendrán derecho sobre el flete de las mercaderías salvadas, en proporción al valor de la nave y de los objetos accesorios.

Art. 401. Las acciones del dador quedan extinguidas por la pérdida total de los objetos afectos al préstamo marítimo, ocurriendo en el lugar y tiempo convenidos para correr los riesgos, y procediendo de los que aquél hubiere tomado á su cargo por pacto ó debiere tomar en virtud de la ley.

Entiéndese por lugar convenido, la nave, el viaje y la ruta que designe la póliza.

Art. 402. En el primer caso del segundo inciso del art. 379, la pérdida parcial extingue las acciones del dador hasta la cantidad concurrente con el producto de los objetos salvados, previa la deducción indicada en el art. 399.

En el segundo caso del precitado inciso, las acciones del dador quedan también extinguidas hasta la suma que sobre el producto de los objetos salvados le corresponda en concurrencia con el tomador, el primero solo por su capital, y el segundo por la cantidad que complete el valor de los objetos gravados.

Art. 403. El préstamo á la gruesa no tendrá efecto alguno, toda vez que los objetos sobre que recaiga no lleguen á ponerse en riesgo por hecho del prestamista, por caso fortuito ó fuerza mayor.

En el primer caso, el prestador podrá demandar la devolución del capital con el interés corriente de tierra desde el día de la entrega.

En el segundo, el dador podrá exigir el reembolso del capital con el interés corriente de plazo desde que el tomador se constituya en mora.

La restitución del capital é intereses se hará con la preferencia que corresponda.

Art. 404. Descargando el tomador durante la travesía parte de las mercaderías afectas al préstamo por haberse reservado expresamente la facultad de hacerlo, el dador no podrá perseguir esas mercaderías, caso que después de su desembarque ocurriere algún siniestro mayor; pero tendrá derecho para exigir del tomador la justificación de que trata el art. 407.

Si las mercaderías restantes fueren de un valor inferior á la cantidad prestada, el dador podrá demandar la rescisión proporcional del préstamo.

Art. 405. Salvándose total ó parcialmente las cosas afectas al préstamo, el tomador pagará al dador el capital con el premio estipulado, en la forma, lugar y tiempo que determinan los arts. 360, 395 y 396.

Art. 406. Si la nave ó la carga afectas al préstamo á la gruesa sufrieren un siniestro mayor, el tomador será obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á comunicarlo al dador tan luego como el suceso llegue á su conocimiento.

Deberá además practicar todas las diligencias conducentes á la salvación de la nave, á costa de los objetos gravados, siempre que se encuentre en un lugar próximo al del desastre; y no verificándolo, será responsable de todos los daños y prejuicios que su negligencia cause al prestador.

Art. 407. La prueba de la pérdida de los objetos gravados incumbe al tomador; y si el préstamo fuere hecho sobre el cargamento, le corresponde también acreditar que al tiempo del siniestro existían en la nave por su cuenta mercaderías de un valor equivalente á la suma prestada, y que corrieron los riesgos.

El dador no está obligado á justificar que la cantidad prestada ha sido útilmente empleada por el tomador.

Art. 408. El tercero que en el caso de un siniestro mayor paga deudas preferidas á las procedentes de un préstamo á la gruesa, queda subrogado de pleno derecho al acreedor pagado.

Título VIII.—*Del seguro marítimo.*[a]

Capítulo I.—De la forma interna y externa del seguro marítimo.

Sección I.—*De la forma interna del seguro.*

Art. 409. Las disposiciones generales sobre seguros, de las leyes civiles ó comerciales de cada Estado, son aplicables á los seguros marítimos, salvo los casos exceptuados en el presente título.

Art. 410. Son objetos del seguro marítimo:

1°. El casco y quilla de la nave, armada ó desarmada, con carga ó sin ella, fondeada en el puerto de su matrícula ó en el de su armamento, navegando sola, en convoy ó conserva;

2°. Los aparejos de la nave;

3°. El armamento;

4°. Las vituallas;

5°. El costo del seguro;

6°. Las cantidades dadas á la gruesa;

7°. La vida y libertad de los hombres de mar y pasajeros;

8°. Las mercaderías cargadas, y en general todas las cosas de valor

[a] Véase el tít. III, l. 3, sec. 3 del Código Español.

estimables en dinero, expuestas á los riesgos de pérdida ó deterioro por accidente de la navegación.[a]

Art. 411. Fuera de las cosas expresadas en la legislación particular del Estado en donde se celebre y haya de cumplirse el contrato, no pueden ser asegurados:

1°. Los sueldos del capitán y tripulación;

2°. El flete no adquirido del cargamento existente á bordo;

3°. Las cantidades tomadas á la gruesa;

4°. Los premios de los préstamos marítimos;

5°. Las cosas pertenecientes á súbditos de nación enemiga;

6°. La nave habitualmente ocupada en el contrabando, ni el daño que le sobrevenga por haberlo hecho;

Art. 412. El seguro genérico de la nave ó del cargamento no comprende sino el objeto expresado en la póliza; aun cuando ambas cosas pertenezcan al mismo naviero.

El seguro sobre el casco y quilla de la nave abraza los aparejos, el armamento, las vituallas y todos los accesorios de aquélla, salvo estipulación en contrario.

El seguro del cargamento, sin otra designación, comprende todas las mercaderías embarcadas, fuera del oro ó plata amonedados, las barras de estos mismos metales, las municiones de guerra, los diamantes, perlas y demás objetos preciosos.

Los objetos exceptuados en el inciso anterior serán sucesivamente especificados en la póliza.

Si el seguro fuere hecho por viaje redondo, comprende también las mercaderías cargadas en el puerto del destino y en los de escala de la travesía de vuelta.

Art. 413. La nave puede ser asegurada por todo el valor del casco y quilla, aparejos, armamento y vituallas, deduciéndose previamente las cantidades tomadas á la gruesa.

El cargamento podrá también ser asegurado, previa la deducción expresada, por el íntegro valor que las mercaderías tengan en el puerto de la expedición al tiempo de su embarque, inclusos los gastos causados hasta ponerlas á bordo y la prima del seguro.

Art. 414. El seguro puede versar conjunta ó separadamente sobre el todo ó parte de los objetos enunciados en el art. 410, y celebrarse:

En tiempo de paz ó de guerra;

Antes de principiado el viaje ó hallándose éste pendiente;

Por el viaje de ida y vuelta, ó por uno sólo de ellos;

Por toda la duración del viaje, ó por un tiempo limitado;

Por todos los riesgos de mar, ó solamente por algunos de ellos;

Sobre buenas ó malas noticias.

Art. 415. Por el hecho de la suscripción de la póliza, se presume que los interesados han reconocido justa la avaluación hecha en ella de la

[a] Véase el art. 743 del Código Español.

cosa asegurada; pero tanto el asegurado como el asegurador podrán reclamarla, en virtud del derecho que les otorgue la ley particular del Estado.

Ni el asegurado ni el asegurador podrán ejercitar ese derecho después de tener conocimiento del feliz arribo, ó de la pérdida ó deterioro de los objetos asegurados.

ART. 416. Cuando no se haya expresado en la póliza el valor de las mercaderías aseguradas, se fijará por peritos, tomando por base el precio que ellas tengan según lo dispuesto en el inciso 2° del art. 413.

ART. 417. No determinándose en la póliza el valor de las cosas aseguradas, y consistiendo éstas en los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por trueques, la valuación se hará por el precio que tengan las mercaderías permutadas en el puerto de su carga, incluyendo en ella todos los gastos posteriores.

ART. 418. La valuación hecha en moneda extranjera se reducirá á moneda colombiana según el curso del cambio en el día en que se hubiere firmado la póliza.

ART. 419. En el seguro marítimo, las cosas aseguradas corren los riesgos de tempestad, naufragio, varamiento con rotura ó sin ella, abordage fortuito, cambio forzado de ruta, de viaje ó de nave, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del Poder Ejecutivo de la Unión, retención por orden de potencia extranjera, represalias y generalmente todos los casos fortuitos que ocurran en la mar, salvo los exceptuados literalmente en la póliza.

ART. 420. No fijándose en la póliza el principio y fin de los riesgos, se entenderá que éstos principian y concluyen para los aseguradores en las épocas que determina el art. 389.

En el seguro de sumas prestadas á la gruesa los riesgos comienzan y acaban para los aseguradores, desde el momento en que comienzan y acaban para el dador, según la ley ó la convención notificada á los aseguradores.

ART. 421. Revocado ó variado el viaje antes que las cosas aseguradas hayan principiado á correr los riesgos, el seguro quedará rescindido.

ART. 422. Es de ningún valor el seguro contratado con posterioridad á la cesación de los riesgos, si al tiempo de formar la póliza el asegurado ó su mandatario tuviere conocimiento de la pérdida de los objetos asegurados, ó el asgurador de su fecha de arribo.

ART. 423. Se presume de derecho el conocimiento del asegurador ó asegurado, sin perjuicio de otras pruebas, si computando ocho kilómetros por hora resultare que desde el sitio del arribo ó pérdida de la nave, ó desde el paraje donde se haya tenido la primera noticia, pudo ésta llegar al lugar del contrato antes de firmada la póliza.

Esta presunción no tendrá lugar cuando la póliza exprese que el seguro se celebra sobre buenas ó malas noticias.

En tal caso el seguro se reputará valedero, á menos que se pruebe

plenamente, por cualquiera de los otros medios legales, que el asegurado conocía la pérdida ó el asegurador el feliz arribo, antes de firmada la póliza.

No obstante la enunciada cláusula, el asegurador podrá solicitar la nulidad del seguro, si, al tiempo de celebrarlo, el asegurado le hubiere ocultado los antecedentes que le hacían temer la pérdida de los objetos asegurados.

Art. 424. Probado el fraude del asegurado ó asegurador en los términos que expresa el inciso 3° del anterior artículo, el primero pagará una doble prima, y el segundo el duplo de la misma, á más de restituír el premio, si lo hubiere recibido.

El asegurado ó asegurador podrán además ser perseguidos criminalmente y castigados, según las leyes del Estado respectivo, por la tentativa de estafa.

Art. 425. Declarada la nulidad del seguro celebrado por muchos aseguradores, el asegurado queda exonerado de la obligación de pagar la prima á los aseguradores que no hubieren participado del fraude.

Pero en tal caso, los aseguradores fraudulentos responderán á los de buena fe de los premios que les correspondan según el contrato.

Art. 426. La regla establecida en el art. 422 es aplicable al seguro contratado por comisión, aunque el asegurado ignore la pérdida de la cosa asegurada.

El comisionista tendrá en esa hipótesis la misma responsabilidad que si hubiera hecho el seguro por cuenta propia.

Art. 427. Aunque el comisionista ignore la pérdida, si el comitente tuviere conocimiento de ella al tiempo de dar la orden de asegurar, el seguro será nulo, y en ese caso el comitente quedará sujeto á las responsabilidades que impone el art. 424.

Art. 428. Si el comitente y el comisionista tuvieren noticia de la pérdida, ambos soportarán por entero las penas que establece el artículo precitado.

Art. 429. Las partes podrán estipular que la prima será aumentada en caso de guerra, ó disminuída sobreviniendo la paz.

Omitiéndose la fijación de la cuota, ésta será determinada por peritos, habida consideración al aumento ó disminución de los riesgos.

Art. 430. El acortamiento voluntario del viaje, sin variación de ruta, no autoriza la reducción de la prima.

Sección II.—*De la forma externa del aseguro.*[a]

Art. 431. Fuera de las enunciaciones generales que exija la legislación del Estado respectivo, la póliza de seguro de la nave ó de su cargamento deberá expresar:

1°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

2°. El nombre de la nave, su porte, pabellón, matrícula, armamento

[a] Véase el art. 738 del Código Español.

y tripulación, ya verse el seguro sobre la misma nave, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento;

En el primer caso, el asegurado indicará la madera de que fuere construída la nave, y si está ó nó forrada en cobre, ó declarará que ignora estas circunstancias;

3°. El lugar de la carga y de la descarga, y los puertos de escala;

4°. El puerto de donde ha salido ó debido salir la nave, y el de su destino;

5°. El lugar donde los riesgos principian á correr por cuenta del asegurador, con designación específica de los que fueren excluídos del seguro;

6°. El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje redondo, ó sólo por el de ida ó vuelta;

7°. La época, el lugar y modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños y de la prima;

8°. La fecha y la hora del contrato, aunque el viaje no se halle principiado;

9°. Todos los demás pactos y condiciones que acuerden los interesados.

Art. 432. La póliza del seguro de las cantidades dadas á la gruesa deberá enunciar:

1°. El nombre del tomador, aun cuando éste sea el capitán;

2°. El nombre y destino de la nave que debe hacer el viaje, y el del capitán que la mande;

3°. La indicación de los riesgos que tome sobre sí el asegurador, y de los que hayan sido exceptuados por el dador;

4°. La enunciación de si las cantidades prestadas han sido empleadas en la reparación de la nave ó en otros gastos necesarios en el lugar de la descarga ó en el puerto de arribada forzosa.

Art. 433. La póliza de seguro de vida se arreglará á la legislación del Estado respectivo.

Art. 434. Además de las enunciaciones contenidas en los núms. 1, 2 y 4 del art. 431, la póliza de seguro de la libertad de los navegantes deberá expresar:

1°. El nombre, apellido, edad y señales que identifiquen la persona asegurada;

2°. La cantidad convenida para el rescate, y los gastos de regreso al territorio de la Unión Colombiana;

3°. El nombre, apellido y domicilio de la persona encargada del rescate;

4°. El término en que se ha de verificar el rescate y la indemnización que deba darse al asegurado, caso de no conseguirse.

Art. 435. Los cónsules colombianos podrán autorizar las pólizas los seguros que se celebren en las plazas de comercio de su residencia, si alguno de los contratantes fuere colombiano.

Las pólizas autorizadas por un cónsul de Colombia tendrán en la Unión la misma fuerza probatoria que las extendidas con intervención de un funcionario público.

Art. 436. Siendo muchos los aseguradores de una misma cosa, firmarán la póliza simultánea y sucesivamente, expresando cada uno, en el último caso, la fecha y hora antes de su firma.

Art. 437. Una sola póliza puede comprender diferentes seguros en una misma nave.

Puede también comprender el de la nave y su cargamento; pero en este caso se expresarán distintamente las cantidades aseguradas sobre cada uno de esos objetos, so pena de nulidad del seguro.

Art. 438. Las disposiciones que contiene el art. 363 son aplicables á las pólizas del seguro marítimo.

Art. 439. Las pólizas de seguro son cesibles en las mismas formas y con los mismos efectos que los conocimientos y las pólizas de préstamos á la gruesa.

Art. 440. Ignorando el asegurado la especie de mercaderías que espera ó la nave que deba trasportarlas, podrá celebrar el seguro, en el primer caso, bajo el nombre genérico de mercaderías, y en el segundo, con la cláusula en una ó más naves, con tal que declare en la póliza que ignora la circunstancia respectiva, y exprese la fecha y firma de las órdenes ó cartas de aviso que hubiere recibido.

Pero en el caso de siniestro, el asegurado deberá probar la salida de la nave ó naves del puerto de la carga, el embarque en ellas de las mercaderías perdidas, el verdadero valor de éstas y la pérdida de la nave.

Art. 441. El seguro contratado por un tiempo limitado se extingue por el mero trascurso del plazo convenido, aun cuando al vencimiento de éste se hallen todavía pendientes los riesgos.

Art. 442. La demora involuntaria de la nave en el puerto de la expedición importa prórroga del plazo estipulado, por todo el tiempo que aquélla se prolongue.

Art. 443. La determinación de la hora omitida en la póliza, se hará en perjuicio de la parte á quien favorezca la omisión.

Capítulo II.—De las obligaciones y derechos que produce el seguro.[a]

Sección I.—*De las obligaciones y derechos del asegurador.*

Art. 444. El asegurador está obligado á indemnizar al asegurado las pérdidas y averías de los objetos asegurados, causadas por accidentes de mar, y los gastos hechos para evitarlas ó disminuírlas, siempre que aquéllas excedan del uno por ciento del valor del objeto perdido ó averiado.

Art. 445. No expresándose en la póliza la época del pago de las cosas aseguradas, daños y gastos de la responsabilidad de los aseguradores,

[a] Véase el art. 755 del Código Español.

éstos deberán verificarlo dentro de los diez días siguientes al en que el asegurado les presente su cuenta debidamente documentada.

Art. 446. Siempre que distintas personas aseguren el cargamento por partidas separadas ó por cuotas, sin expresar los objetos que abrace cada seguro, los aseguradores pagarán á prorrata la pérdida total ó parcial que el cargamento sufra.

Art. 447. La variación del rumbo ó viaje ocasionada por fuerza mayor, para salvar la nave y su cargamento, no extingue la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 448. El cambio de la nave, ejecutado por causa de innavegabilidad ó fuerza mayor, después de principiado el viaje, no liberta á los aseguradores de la responsabilidad que les impone el contrato, aun cuando la segunda nave sea de distinto porte y pabellón, salvo si éste fuere enemigo.

Pero si la innavegabilidad ocurriere antes que la nave haya salido del puerto de la expedición, los cargadores podrán continuar el seguro ó desistir de él, pagando las averías que hubiere sufrido el cargamento.

Art. 449. La cláusula, "libre de avería," exonera al asegurador del pago de toda avería común ó particular, á excepción de las que dan lugar á la dejación de la cosa asegurada.

Art. 450. Si el cargamento asegurado, con designación de naves y fijación de la cantidad asegurada sobre cada una de ellas fuere embarcado en menor número de naves que el señalado en la póliza ó en una sola de ellas, la responsabilidad de los aseguradores será reducida á las sumas aseguradas sobre la nave ó naves que hubieren recibido el cargamento.

En este caso, el seguro de las cantidades aseguradas sobre las demás naves será ineficaz, y se abonará á los aseguradores la indemnización legal.

Art. 451. La autorización para "hacer escala" confiere derecho al capitán para arribar, hacer una cuarentena, descargar, vender mercaderías por menor, y aun para formar un nuevo cargamento, corriendo siempre los riesgos por cuenta de los aseguradores.

Las mercaderías cargadas en un puerto de escala convenido, subrogan, para los efectos del seguro, á las descargadas en el mismo.

Art. 452. Celebrado el seguro con la cláusula "libre de hostilidades," el asegurador no responde de los daños y pérdidas causados por violencia, apresamiento, saqueo, piratería, orden de potencia extranjera, declaración de guerra y represalias, aun cuando tales actos precedan al manifiesto de guerra.

El retardo ó cambio de viaje de los objetos asegurados por causa de hostilidad, hace cesar los efectos del seguro, sin perjuicio de la responsabilidad de los aseguradores por los daños ó pérdidas ocurridas antes de las hostilidades.

Art. 453. No son responsables los asguradores de los daños ó pérdidas provenientes de alguna de las causas siguientes:

1ª. Cambio voluntario de ruta, de viaje ó de nave, sin consentimiento de los aseguradores;

2ª. Separación espontánea de un convoy, habiendo estipulación para navegar en conserva;

3ª. Prolongación del viaje asegurado á un puerto más remoto que el designado en la póliza;

4ª. Mermas, desperdicios y pérdidas procedentes de vicio propio de los objetos asegurados;

5ª. Deterioro del velamen y demás útiles de la nave, causado par su uso ordinario;

6ª. Dolo ó culpa del capitán ó de la tripulación, á menos de convención en contrario;

Esta convención es prohibida en el caso que el capitán sea también naviero ó copartícipe;

7ª. Hecho del asegurado, ó de cualquiera otra persona extraña al contrato;

8ª. Gastos de remolque y demás que no constituyen avería, según el art. 278;

9ª. Derechos impuestos sobre la nave ó su cargamento.[a]

Art. 454. La liquidación y pago de la avería particular que sufran los objetos asegurados se ajustarán á las reglas que contienen los siguientes artículos.

Art. 455. Las cosas perdidas y las vendidas durante el viaje por hallarse averiadas, serán pagadas por el asegurador, según el valor expresado en la póliza del seguro, ó en su defecto, al precio de factura, aumentado con los costos causados hasta ponerlos á bordo.

Llegando las mercaderías al puerto de la descarga, averiadas en todo ó en parte, se fijará por peritos el precio en bruto que habrían tenido si hubiesen llegado ilesas, y el precio actual, también en bruto; y el asegurador pagará al asegurado una cuota que guarde con la suma asegurada la proporción que existe entre los precios enunciados.

El asegurador pagará además los costos de la regulación.

Art. 456. En ningún caso podrá el asegurador obligar al asegurado á vender los objetos asegurados para averiguar y fijar su valor.

Art. 457. Si las mercaderías llegaren exteriormente deterioradas, averiadas ó mermadas, el reconocimiento y estimación del daño se hará por peritos antes de entregarlas al asegurado.

Pero si la avería no fuere visible al tiempo de la descarga, el reconocimiento y regulación se harán después que las mercaderías se hallen á disposición del asegurado, con tal que ambas diligencias sean practicadas dentro de setenta y dos horas contadas desde la descarga, sin perjuicio de las demás pruebas que rindan los interesados.

---

[a] Véase el art. 756 del Código Español.

Art. 458. Siempre que la nave asegurada sufra avería por fortuna de mar, el asegurador sólo pagará dos tercios del importe de las reparaciones, háyanse ó no verificado, en proporción de la parte asegurada con la que se encuentre descubierta, y el otro tercio quedará á cargo del asegurado por el mayor valor que se presume adquiere la nave mediante la reparación.

Art. 459. Los costos de reparación serán justificados con las cuentas respectivas, y en su defecto, con la regulación de peritos ó cualquier otro medio probatorio.

Si no se hubiere verificado la reparación, el monto de los costos que ella reclame será también regulado por peritos para los efectos del artículo precedente.

Art. 460. Probándose que las reparaciones han aumentado el valor de la nave en más de un tercio, el asegurador pagará los costos de aquéllas, con arreglo á lo dispuesto en el art. 458, previa deducción del mayor valor adquirido por las reparaciones.

La deducción del tercio no tendrá lugar, si el asegurado prueba, con un reconocimiento de peritos, que las reparaciones no han aumentado el valor de la nave, sea porque ésta fuere nueva y el daño hubiere ocurrido en su primer viaje, sea porque la avería hubiere recaído en velas, anclas ó en otros accesorios nuevos; pero aún en este caso los aseguradores tendrán derecho á que se les rebaje el importe del demérito que hubieren sufrido los objetos indicados por su uso ordinario.

Art. 461. Encontrándose los aseguradores en la obligación de pagar el daño causado por la filtración ó licuefacción de las mercaderías aseguradas, se deducirá del importe del daño el tanto por ciento que, á juicio de peritos, pierdan ordinariamente mercaderías de la misma especie.

Art. 462. La restitución gratuita de la nave ó del cargamento expresado cede en beneficio de los respectivos propietarios; y en tal caso, los aseguradores no tendrán obligación de pagar la cantidad asegurada.

Art. 463. Los aseguradores devengan la prima estipulada en cualquiera de los casos enunciados en el art. 453, siempre que los objetos asegurados hubieran principiado á correr los riesgos.

Art. 464. Si estando asegurada la carga de ida y vuelta, la nave no trajere mercaderías de retorno, ó las traídas no llegaren á las dos terceras partes de las que aquélla podía transportar, los aseguradores sólo podrán exigir dos terceras partes de la prima correspondiente al viaje de regreso, á menos que en la póliza se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 465. Los aseguradores tienen derecho para exigir al comisionista, llegado el caso de un siniestro, la manifestación de una persona por cuya cuenta hubiere celebrado el seguro.

Hecha la manifestación, los aseguradores no podrán pagar la indemnización estipulada, sino al mismo asegurado ó al portador legítimo de la póliza.

Art. 466. Tienen asimismo derecho para rescindir el seguro siempre que la nave permanezca un año, después de firmada la póliza, sin emprender el viaje asegurado.

Art. 467. Fuera de los otros casos previstos por la legislación particular del Estado respectivo, los aseguradores tienen derecho á cobrar ó retener un medio por ciento sobre la cantidad asegurada, en los casos siguientes:

1°. Si la nulidad del seguro fuere declarada por alguna circunstancia inculpablemente ignorada por los aseguradores;

2°. Si antes que la nave se haga á la vela, el viaje proyectado fuere revocado, aunque sea por hecho del asegurado; ó emprendido para un destino diverso del que señale la póliza;

3°. Si la nave fuere retenida antes de principiado el viaje por orden del Poder Ejecutivo de la Union;

4°. Si no se cargaren las mercaderías designadas, ó si éstas fueren transportadas en distinta nave ó por otro capitán que el contratado;

5°. Si el seguro recayere sobre un objeto íntegramente afecto á un préstamo á la gruesa, ignorándolo el asegurador;

6°. En el caso previsto en el art. 450;

7°. En todos los demás de rescisión total ó parcial, según los principios de la legislación especial del Estado respectivo.

Art. 468. Los aseguradores pueden contradecir los hechos en que el asegurado apoye su reclamación, y rendir la prueba que les convenga.

Pero si la póliza aparejare ejecución, y el asegurado prestare fianza suficiente, á juicio del Tribunal de Comercio, de restituir en su caso la cantidad reclamada, los aseguradores deberán pagarla dentro del segundo día, sin perjuicio de llevar adelante su oposición, si la hubiere.

La fianza queda extinguida por el transcurso de cuatro años, no entablándose demanda por la interrupción.

Sección II.—*De las obligaciones y derechos del asegurado.*[a]

Art. 469. El asegurado está obligado á ejecutar todos los hechos que le imponga por punto general la legislación del Estado respectivo, bajo las responsabilidades que ella establezca.

Art. 470. Para obtener la indemnización de un siniestro mayor ó menor, el asegurado deberá justificar:

El viaje de la nave;

El embarque de los objetos asegurados;

El contrato de seguro;

La pérdida ó deterioro de las cosas aseguradas.

La justificación se hará, según el caso, con el conocimiento del capitán, los despachos de la aduana, la carta de aviso del cargador, la póliza del seguro, la copia del Diario de navegación, la protesta del

[a] Véase el art. 755 del Código Español.

capitán y las declaraciones de los pasajeros y tripulación, sin perjuicio de los demás medios probatorios que admitan las leyes judiciales.

Art. 471. En caso de pérdida ó deterioro de las mercaderías que el capitán hubiere asegurado y cargado, de su cuenta ó por comisión, en la nave que gobierne, será obligado á probar, fuera de los hechos enunciados en la primera parte del precedente artículo, las compras de las mercaderías ó las facturas de los vendedores y su embarque y transporte con el conocimiento, firmado por dos de los principales oficiales de la nave, y los documentos de expedición y pago de los derechos de aduana.

Art. 472. Navegando el asegurado con sus propias mercaderías, aseguradas en la Union Colombiana, y embarcadas en un puerto extranjero, será obligado á justificar la compra de ellas con las facturas respectivas y su embarque y transporte con certificación del cónsul colombiano ó en su defecto del Tribunal de Comercio ó de la autoridad civil del lugar de la carga.

Art. 473. El asegurado puede rescindir el seguro sin expresión de causa, abonando al asegurador la indemnización legal.

Art. 474. Señalándose en la póliza diferentes naves para embarcar las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá distribuír éstas á su arbitrio entre las naves designadas ó cargarlas en una sola de ellas.

El ejercicio de ese derecho no produce alteración alguna en las responsabilidades de los aseguradores.

Art. 475. El asegurado puede hacer dejación de las cosas aseguradas en los casos determinados por la ley, y cobrar á los aseguradores las cantidades que hubieren asegurado sobre ellas.

El comisionista que contrata un seguro está autorizado para hacer dejación, siendo portador legítimo de la póliza.

Art. 476. La dejación tiene lugar, salva estipulación en contrario:

1°. En el caso de apresamiento de la nave asegurada;

2°. En el de naufragio de la misma;

3°. En el de varamiento con rotura;

4°. En el de innavegabilidad absoluta por fortuna de mar, ó relativa por imposibilidad de reparar la nave.

5°. En el de embargo ó detención por órden del Poder Ejecutivo de la Unión ó de una potencia extranjera;

6°. En el de pérdida ó deterioro material de los objetos asegurados, que disminuyan su valor en las tres cuartas partes, á lo ménos, de su totalidad;

7°. En el de pérdida presunta de los mismos.

Todos los demás daños serán considerados como mera avería, y soportados por quien corresponda, según la ley ó la convención.

Art. 477. La dejación no puede ser condicional ni parcial. Caso que la nave ó su carga no haya sido asegurada por todo su valor, la deja-

ción no se extenderá sino hasta concurrencia de la suma asegurada, en proporción con el importe de la parte descubierta.

Si la nave ó su carga fueren aseguradas separadamente, el asegurado podrá hacer dejación de uno de los seguros y no del otro, aunque ambas se hallen comprendidas en una misma póliza.

Art. 478. La dejación de la nave comprende el precio del trasporte de los pasajeros y el flete de las mercaderías salvadas, aun cuando hayan sido completamente pagados, sin perjuicio de los derechos que compitan al prestador á la gruesa, á la tripulación por sus salarios y á los acreedores que hubieren hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para los gastos causados durante el último viaje.

Art. 479. Por causa de apresamiento no podrá hacerse dejación sino en el caso en que por la represa pasen los objetos asegurados al dominio de un tercero.

Si la represa de la nave reintegrare al asegurado en la propiedad de las cosas aseguradas, los perjuicios y gastos causados por el apresamiento se reputarán avería, y serán pagados por los aseguradores.

Art. 480. El asegurado, ó el capitán en su ausencia, puede proceder por sí al rescate de las cosas apresadas; pero después de ajustado, deberá hacer notificar el convenio á los aseguradores en la primera oportunidad que se le presente.

Art. 481. Los aseguradores podrán aceptar ó renunciar el convenio, intimando su resolución al asegurado ó al capitán, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su notificación.

Aceptando el convenio, los aseguradores entregarán en el acto el porte del rescate, y los riesgos ulteriores del viaje contiuarán por su cuenta conforme á las estipulaciones de la póliza.

Desechándolo, pagará la cantidad asegurada, sin conservar derecho alguno sobre los objetos rescatados.

No manifestando su resolución en el término señalado en el inciso 1°, se entenderá que los aseguradores han repudiado el convenio.

Art. 482. El simple varamiento no autoriza la dejación de la nave, sino en el caso en que ésta no pueda ser puesta á flote.

El varamiento con rotura parcial autorizará la dejación, cuando tal accidente afecte las partes esenciales de la nave, facilite la entrada de las aguas del mar y ocasione graves daños, aunque éstos no pasen de los tres cuartos del valor de la nave.

Art. 483. No podrá hacerse dejación por causa de la innavegabilidad, siempre que la nave pueda ser rehabilitada para continuar y acabar el viaje.

Verificada la rehabilitación, los aseguradores responderán solamente de los gastos y averías causados.

Se entiende que la nave no puede ser rehabilitada, toda vez que los costos de reparación excedan los tres cuartos de la suma asegurada.

La innavegabilidad será declarada por el tribunal de comercio.

Art. 484. La inexistencia de la acta de visita de la nave no priva al asegurado del derecho de probar que la innavegabilidad ha sido causada por fortuna de mar, y no por vicio de construcción, deterioro ó vetustez de la nave.

Art. 485. Declarándose que la nave ha quedado innavegable, el propietario de la carga asegurada hará notificar la resolución á los aseguradores dentro de tres días, contados desde el momento en que llegue á su conocimiento.

Art. 486. Los aseguradores y el asegurado, ó, en ausencia de éstos el capitán, practicarán, en caso de innavegabilidad, todas las diligencias posibles para fletar otra nave que conduzca las mercaderías al puerto de su destino.

Art. 487. Verificándose el trasporte en otra nave, los aseguradores correrán los riesgos del trasbordo y los del viaje hasta el lugar que designe la póliza, y responderán, además, de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque, aumento de flete y gastos causados para salvar y trasbordar las mercaderías.

Art. 488. Recayendo el seguro sobre el casco y quilla de la nave, el asegurado podrá hacer dejación de ella al tiempo de notificar á los aseguradores la resolución que la declare innavegable.

Pero si el seguro versare sobre la carga, no podrá abandonarla hasta que hayan trascurrido seis meses, si la inhabilitación de la nave ocurriere en las costas de la América meridional ó setentrional, ocho sucediendo en las de Europa, y doce si acaeciere en cualquiera otra parte.

Estos plazos correrán desde la notificación que prescribe el art. 485.

Art. 489. Si dentro de los plazos que establece el artículo precedente no se encontrare nave para continuar el viaje y consumar el trasporte de las mercaderías aseguradas, el asegurador podrá hacer dejación de ellas.

Art. 490. Embargada la nave, el asegurado no podrá hacer dejación hasta que hayan trascurrido los plazos prefijados en el art. 488, y en el entretanto deberá practicar las diligencias convenientes para conseguir el alzamiento del embargo.

Los aseguradores podrán hacer por sí solos, ó de acuerdo con el asegurado, todas las gestiones que juzguen conducentes á la consecución del fin enunciado.

Art. 491. La dejación por razón de pérdidas ó deterioros no es admisible, sino por los ocurridos después de comenzado el viaje asegurado.

Art. 492. Hay pérdida material, siempre que las mercaderías aseguradas fueren vendidas por el capitán para ocurrir á las necesidades de la nave, ó para evitar que el deterioro que hubieren sufrido por fortuna de mar, cause su pérdida total.

Art. 493. Para determinar si la pérdida ó deterioro ascienden á tres cuartos del valor de la cosa asegurada, sólo se tomará en consideración

el importe de la pérdida ó deterioro directamente causado por un accidente de mar.

Art. 494. En los casos de apresamiento, naufragio ó varamiento con rotura, las diligencias que practique el asegurado en cumplimiento de las obligaciones que le imponga en general la legislación del Estado respectivo en materia de seguros, no importarán renuncia del derecho que tiene para hacer dejación de los objetos asegurados.

El asegurado será creído sobre su juramento, en la determinación de los gastos de salvamento y recobro, sin perjuicio de los derechos del asegurador para acreditar su exageración.[a]

Art. 495. El asegurado deberá hacer dejación dentro de los siguientes plazos:

De seis meses, acaeciendo el siniestro en las costas y puertos de la América meridional ó septentrional;

De ocho meses, ocurriendo en los de Europa ó costas occidentales del Africa;

De doce meses, si sucediere en los de Oceanía ó Asia.

La dejación se hará ante el tribunal de comercio, para que mande notificarla á los aseguradores, á fin de que se surtan los efectos de derecho.

Art. 496. Los plazos señalados en el anterior artículo correrán en los casos de apresamiento, desde que el asegurado reciba la noticia de que la nave ha sido conducida á cualquiera de los puertos ubicados en alguna de las costas mencionadas.

En los de naufragio, varamiento con rotura, pérdida verdadera ó deterioro, los plazos serán contados desde la recepción de la noticia del siniestro, y en los de innavegabilidad ó embargo, desde el vencimiento de los señalados en el art. 488.

El derecho de hacer dejación caduca por el vencimiento de los respectivos plazos.

Art. 497. La noticia se tendrá por recibida, si se probare su notoriedad entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó que éste había sido avisado del siniestro por el capitán, su consignatario ó sus corresponsales.

Art. 498. El asegurado puede renunciar los plazos expresados, hacer dejación en el acto de notificar al asegurador, salvo los casos de innavegabilidad y embargo de que tratan los arts. 488 y 490, y cobrar la indemnización convenida con justificación de la pérdida de los objetos asegurados.

Art. 499. Se presume perdida la nave, si dentro de un año en los viajes ordinarios, ó de dos en los extraordinarios ó de larga travesía, no se hubieren recibido noticias de aquélla; y en tal caso el asegurado podrá hacer dejación y exigir á los aseguradores el pago de la indemnización estipulada, sin necesidad de probar la pérdida.

---

[a] Véase el art. 643 del Código Español.

El año ó los dos años se contarán desde la salida de la nave ó desde el día á que se refieran las últimas noticias.

La dejación se hará dentro de los plazos designados en el art. 495.

Estos plazos correrán desde el vencimiento del año ó de los dos años expresados; y para determinar el que corresponda en un caso dado, se reputará acaecida la pérdida en la costa ó puerto de donde se hubieren recibido las últimas noticias, y según la ubicación de esos lugares, el plazo será de seis, ocho, ó doce meses.

Art. 500. Para la aplicación de lo dispuesto en el primer miembro del artículo anterior, se considerarán viajes ordinarios los que se hacen en las costas de la Unión ó para algunos de los puertos de América ó Europa; y extraordinarios todos los demás que se dirijan á cualquier otra parte del mundo.

Art. 501. La presunción de pérdida establecida en el art. 499, es aplicable al seguro por tiempo limitado, sin perjuicio del derecho de los asegurados para reclamar la devolución de lo que hubieren pagado, probando que la pérdida ocurrió después de haber expirado el término estipulado.

Art. 502. A más de cualquier otra declaración á que obligue en general la legislación del Estado respectivo, el asegurado hará una, al tiempo de verificar la dejación, en la que deberá manifestar los préstamos á la gruesa que hubiere tomado sobre los objetos abandonados.

El plazo para el pago de la indemnización convenida no principiará á correr hasta que el asegurado haya hecho las declaraciones indicadas.

El retardo de las declaraciones preceptuadas no prorroga los plazos concedidos para entablar la acción de dejación.

Art. 503. Cometiendo fraude en las declaraciones prescritas, el asegurado perderá todos los derechos que le confiere el seguro, y pagará además los préstamos á la gruesa que hubiere tomado, no obstante la pérdida de los objetos gravados.

El asegurado, sin embargo, podrá acreditar que las omisiones ó inexactitudes en que hubiere incurrido, no han procedido de un designio fraudulento, ó que no causan perjuicio alguno á los aseguradores.

Art. 504. La dejación admitida ó declarada válida en juicio contradictorio, trasfiere desde su fecha á los aseguradores el dominio irrevocable de las cosas aseguradas, con todos los derechos y obligaciones del asegurado.

El regreso de la nave, después de admitida la dejación, no exime al asegurador del pago de los objetos abandonados; pero si el siniestro en que se hubiere fundado la dejación no fuere efectivo, cualquiera de las partes podrá demandar su nulidad.

Hasta el momento en que la dejación sea aceptada por los asegurados, ó establecida por sentencia, el asegurado podrá retractarla.

Art. 505. El asegurado puede optar entre la acción de dejación y la de avería; pero no podrá ejercitar ámbas á la vez, sino subsidiariamente.

La sentencia que niega lugar á la dejación, no produce cosa juzgada respecto de la acción de avería.

Art. 506. Las cosas abandonadas están privilegiadamente afectas al pago de la cantidad asegurada.

COSTA RICA.

Título tercero.—*De los contratos especiales del comercio marítimo.*

Sección primera.—Del transporte marítimo.

§ 1°.—*Del fletamente y sus efectos.*

Art. 677. En todo contrato de fletamento se hará expresa mención de cada una de las circunstancias siguientes:

1ª. La clase, nombre y porte del buque;

2ª. Su pabellón y puerto de su matrícula;

3ª. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

4ª. El nombre, apellido y domicilio del naviero, si este fuere quien contratare el fletamento;

5ª. El nombre, apellido y domicilio del fletador, y obrando este por comisión, el de la persona de cuya cuenta hace el contrato;

6ª. El puerto de carga y el de descarga;

7ª. La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar y recibir;

8ª. El flete que se haya de pagar arreglado bien por una cantidad alzada por el viaje, ó por un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de los efectos en que consista el cargamento;

9ª. El tanto que se haya de dar al capitán por capa;

10. Los días convenidos para la carga y la descarga;

11. Las estadías y sobrestadías que pasados aquéllos habrán de contarse, y lo que se haya de pagar por cada una de ellas.

Además se comprenderán en el contrato todos los pactos especiales en que convengan las partes.[a]

Art. 678. Para que los contratos de fletamento sean obligatorios en juicio han de estar redactados por escrito en una póliza de fletamento de que cada una de las partes contratantes debe recoger un ejemplar firmado por todas ellas.

Cuando alguna no sepa firmar lo harán á su nombre dos testigos.

Art. 679. Si se llegare á recibir el cargamento, no obstante que no se hubiese solemnizado en la forma debida el contrato de fletamento, se entenderá éste celebrado con arreglo á lo que resulte del cono-

[a] Este artículo es parecido al art. 625 del Código Español.

cimiento, cuyo documento será el único título por donde se fijarán los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador en orden á la carga.

Art. 680. Las pólizas de fletamento harán plena fe en juicio, siempre que se haya hecho el contrato ante autoridad competente, certificando éste la autenticidad de las firmas de las partes contratantes, y que se pusieron á su presencia.

Art. 681. Si resultare discordancia entre las pólizas de fletamento que produjeren las partes, se estará á la que concuerde con la que el juez debe reservar en su registro.

Art. 682. También harán fe las pólizas de fletamento aunque no haya intervenido autoridad en el contrato, siempre que los contratantes reconozcan ser suyas las firmas puestas en ellas.

Art. 683. No habiendo intervenido autoridad en el fletamento, ni reconociéndose por los contratantes la autenticidad de sus firmas, se juzgarán las dudas que ocurran en la ejecución del contrato según los méritos de las pruebas que cada litigante produzca en apoyo de su pretensión.

Art. 684. Si no constare de la póliza del fletamento el plazo en que deba evacuarse la carga y descarga de la nave, regirá el que esté en uso en el puerto donde respectivamente se haga cada una de aquellas operaciones.

Art. 685. Pasado el plazo para la carga ó la descarga, y no habiendo cláusula expresa que fije la indemnización de la demora, tendrá derecho el capitán á exigir las estadías y sobrestadías que hayan transcurrido sin cargar ni descargar; y cumplido que sea el término de las sobrestadías, si la dilación estuviere en no ponerle la carga al costado, podrá rescindir el fletamento, exigiendo la mitad del flete pactado; y si consistiese en no recibirle la carga, acudirá al Tribunal de Comercio de la plaza, y en el caso de no haberlo, al juez ordinario para que providencie el depósito.

Art. 686. Si hubiere engaño ó error en la cabida designada al buque, tendrá opción el fletador á rescindir el fletamento, ó á que se le haga reducción en el flete convenido en proporción de la carga que la nave deje de recibir, y el fletante le indemnizará además de los perjuicios que se le hubieren ocasionado.

Art. 687. No se reputará que ha habido error ni engaño para aplicar la disposición precedente, cuando la diferencia entre la cabida del buque manifestada al fletador y su verdadero porte no exceda de una quincuagésima parte, ni tampoco cuando el porte manifestado sea el mismo que constare de la matrícula del buque, aunque nunca podrá ser obligado el fletador á pagar más flete que el que corresponda al porte efectivo de la nave.

Art. 688. También podrá el fletador rescindir el contrato cuando se le hubiere ocultado el verdadero pabellón de la nave; y si de

resultas de este engaño sobreviniese confiscación, aumento de derechos ú otro perjuicio á su cargamento, estará obligado el fletante á indemnizarlo.

Art. 689. Vendiéndose la nave después que estuviese fletada, podrá el nuevo propietario cargarla por su cuenta, si el fletador no hubiere comenzado á cargarla antes de hacerse la venta, quedando á cargo del vendedor indemnizarle de todos los perjuicios que se le sigan por no haberse cumplido el fletamento contratado.

No cargándola por su cuenta el nuevo propietario, se llevará á efecto el contrato pendiente, pudiendo reclamar contra el vendedor el perjuicio que de ello pueda irrogársele, si éste no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta.

Una vez que se haya comenzado á cargar la nave por cuenta del fletador, se cumplirá en todas sus partes el fletamento que tenía hecho el vendedor, sin perjuicio de la indemnización á que haya lugar contra éste, y en favor del comprador.

Art. 690. Aun cuando el capitán se haya excedido de sus facultades, contratando un fletamento en contravención á las órdenes que le hubiese dado el naviero, se llevará éste á efecto en los términos pactados, salvo el derecho del naviero contra el capitán por el perjuicio que reciba por el abuso que hizo éste de sus funciones.

Art. 691. No siendo suficiente el porte de la nave para cumplir los contratos de fletamento celebrados con distintos cargadores, se dará la preferencia al que tenga ya introducida la carga en la nave; y los demás obtendrán el lugar que les corresponda según el orden de fechas de sus contratas.

No habiendo prioridad en las fechas, cargarán á prorrata de las cantidades de peso ó extensión que cada uno tenga marcadas en su contrata, quedando obligado el fletante en ambos casos á indemnizar á los fletadores de los perjuicios que reciban por la falta de cumplimiento de aquéllas.

Art. 692. Estando la nave fletada por entero, puede el fletador obligar al capitán á que se haga á la vela desde que tenga recibida la carga á bordo, siendo el tiempo favorable, y no ocurriendo caso de fuerza insuperable que lo impida.

Art. 693. En los fletamentos parciales no podrá rehusar el capitán emprender su viaje ocho días después que tenga á bordo las tres cuartas partes del cargamento que corresponda al porte de la nave.

Art. 694. Después que el fletante haya recibido una parte de su carga, no podrá eximirse de continuar cargando por cuenta del mismo propietario, ó de otros cargadores, á precio y condiciones iguales y proporcionadas á las que concertó con respecto á la carga que tenga recibida, si no las encontrare más ventajosas; y no queriendo convenir en ello le podrá obligar el cargador á que se haga á la vela con la carga que tenga á bordo.

ART. 695. El capitán que, después de haber tomado alguna parte de carga, no hallare con que completar las tres quintas partes de la que corresponda al porte de su nave, puede subrogar para el transporte otra nave visitada y declarada apta para el mismo viaje, corriendo de su cuenta los gastos que se causen en la traslación de la carga, y el aumento que pueda haber en el precio del flete.

Si no tuviere proporción para hacer esta subrogación, emprenderá su viaje dentro del plazo que tenga contratado; y en el caso de no haber hecho pacto expreso sobre ello, treinta días después de haber empezado á cargar.

ART. 696. Los perjuicios que sobrevengan al fletador por retardo voluntario de parte del capitán en emprenderse el viaje después que hubiere debido hacerse la nave á la vela, según las reglas que van prescritas, serán de cargo de fletante, cualquiera que sea la causa de que procedan, siempre que se le hubiese requerido judicialmente á salir al mar en el tiempo que debía hacerlo.

ART. 697. Ni en el caso de haberse fletado la nave por entero, ni siempre que en fletamentos parciales se hayan reunido los tres quintos de la carga correspondiente á su porte, puede el fletante subrogar otra nave de la que se designó en la contrata de fletamento, á menos que no consientan en ello todos los cargadores, y de hacarlo si en este requisito, se constituye responsable de todos los daños que sobrevengan al cargamento durante el viaje.

ART. 698. El que hubiere fletado una nave por entero, puede ceder su derecho á otro para que la cargue en todo ó en parte, sin que el capitán pueda impedirlo.

Si el fletamento se hubiere hecho por cantidad fija, podrá asimismo el fletador subfletar de su cuenta á los precios que halle más ventajosos, manteniéndose íntegra su responsabilidad hácia el fletante, y no causando alteración en las condiciones con que se hizo el fletamento.

ART. 699. El fletador que no completare la totalidad de la carga que pactó embarcar, pagará el flete de lo que deje de cargar, á menos que el capitán no hubiese tomado otra carga para completar la correspondiente á su buque.

ART. 700. Introduciendo el fletador en la nave más carga que la que tuviere declarada y contratada, pagará el aumento de flete que corresponda al exceso, con arreglo á su contrata; y si el capitán no pudiese colocar este aumento de carga bajo de escotilla y en buena estiva sin faltar á los demás contratos que tenga celebrados, lo descargará á expensas del propietario.

ART. 701. El capitán podrá echar en tierra antes de salir del puerto las mercaderías introducidas en su nave clandestinamente y sin su consentimiento, ó bien portearlas, exigiendo el flete al precio más alto que haya cargado en aquel viaje.

Art. 702. Todo perjuicio de confiscación, embargo ó detención que sobrevenga á la nave, por haber el fletador introducido en ella distintos efectos de los que manifestó al fletante, recaerá sobre el mismo fletador, su cargamento y demás bienes.

Si estos perjuicios fueren extensivos á la carga de los demás confletadores, será igualmente de cuenta del fletador que cometió aquel engaño indemnizarles íntegramente de ellos.

Art. 703. Conviniendo á sabiendas el fletante en recibir á su bordo mercaderías de ilícito comercio, se constituye responsable mancomunadamente con el dueño de ellas de todos los perjuicios que se originen á los demás cargadores; y no podrá exigir de aquél indemnización alguna por el daño que resulte á la nave, aun cuando se hubiese pactado.

Art. 704. Si el fletador abandonare el fletamento sin haber cargado cosa alguna, pagará la mitad del flete convenido, y el fletante quedará libre y quito de todas las obligaciones que contrajo en el fletamento.

Art. 705. En los fletamentos á carga general puede cualquiera de los cargadores descargar las mercaderías cargadas, pagando medio flete, el gasto de desestivar y restivar, y cualquier daño que se origine por su causa á los demás cargadores. Estos tendrán facultad de oponerse á la descarga, haciéndose cargo de los efectos que se pretendan descargar y abonando su importe al precio de la factura de consignación.

Art. 706. Fletado un buque para recibir su carga en otro puerto, se presentará el capitán al consignatario designado en su contrata; y si éste no le diere la carga, dará aviso al fletador, cuyas instrucciones esperará, corriendo entretanto las estadías convenidas, ó las que sean de uso en el puerto, si no se hizo pacto expreso sobre ellas.

No recibiendo el capitán contestación en el término regular, hará diligencias para contratar flete: y si no lo hallare después que hayan corrido las estadías y sobrestadías, formalizará su protesta, y regresará al puerto donde contrató su fletamento.

El fletador le pagará su flete por entero, descontando el que hayan devengado las mercaderías que se hubieren cargado por cuenta de un tercero.

Art. 707. La disposición del artículo anterior es aplicable al buque que, fletado de ida y vuelta, no sea habilitado con la carga de retorno.

Art. 708. Si antes de hacerse la nave á la vela sobreviniere una declaración de guerra entre la nación á cuyo pabellón pertenezca y otra cualquiera potencia marítima, ó cesaren las relaciones de comercio con el país designado en la contrata de fletamento para el viaje de la nave, quedarán por el mismo hecho rescindidos los fletamentos, y extinguidas todas las acciones á que pudieran dar lugar.

Hallándose cargada la nave, se descargará á costa del fletador, y este abonará también los gastos y salarios causados por el equipaje desde que se comenzó á cargar la nave.

Art. 709. Cuando por cerramiento del puerto ú otro accidente de fuerza insuperable se interrumpa la salida del buque, subsistirá el fletamento, sin que haya derecho á reclamar perjuicios por una ni otra parte. Los gastos de manutención y sueldos del equipaje serán considerados avería común.

Art. 710. En el caso del artículo antecedente queda al arbitrio del cargador descargar y volver á cargar á su tiempo sus mercaderías, pagando estadías si retardase la recarga después de haber cesado la causa que entorpecía el viaje.

Art. 711. Si después de haber salido la nave al mar arribare al puerto de su salida por tiempo contrario ó riesgo de piratas ú enemigos, y los cargadores conviniesen en su total descarga, no podrá rehusarla el fletante, pagándole el flete por entero del viaje de ida.

Si el fletamento estuviere ajustado por meses, se pagará el importe de una mesada libre, siendo el viaje á un puerto del mismo mar, y dos si estuviere en mar distinto.

Art. 712. Ocurriendo en viaje la declaración de guerra, cerramiento de puerto ó interdicción de relaciones comerciales, seguirá el capitán las instrucciones que de antemano haya recibido del fletador; y sea que arribe al puerto que para este caso le estuviere designado, ó sea que vuelva al de su salida, percibirá sólo el flete de ida, aun cuando la nave estuviese contratada por viaje de ida y vuelta.

Art. 713. Faltando al capitán instrucciones del fletador, y sobreviniendo declaración de guerra, seguirá su viaje al puerto de su destino, como éste no sea de la misma potencia con quien se hayan roto las hostilidades, en cuyo caso se dirigirá al puerto neutral y seguro que se encuentre más cercano, y aguardará órdenes del cargador, sufragándose los gastos y salarios devengados en la detención como avería común.

Art. 714. Haciéndose la descarga en el puerto de arribada, se devengará el flete por viaje de ida entero, si estuviese á más de la mitad de distancia entre el de la expedición y el de la consignación. Siendo la distancia menor, sólo se devengará la mitad del flete.

Art. 715. Los gastos que se ocasionen en descargar y volver á cargar las mercaderías en cualquier puerto de arribada, serán de cuenta de los cargadores, cuando se haya obrado por disposición suya, ó con autorización del tribunal que hubiese estimado conveniente aquella operación para evitar daño y avería en la conservación de los efectos.

Art. 716. No se debe indemnización al fletador cuando la nave haga arribada para una reparación urgente y necesaria en el casco ó en sus aparejos y pertrechos; y si en este caso prefiriesen los cargadores descargar sus efectos, pagarán el flete por entero, como si la nave hubiese llegado á su destino, no excediendo la dilación de treinta días, y pasando de este plazo, sólo pagarán el flete proporcional á la distancia que la nave haya trasportado el cargamento.

Art. 717. Quedando la nave inservible, estará obligado el capitán á fletar otra á su costa, que reciba la carga, y la portee á su destino, acompañándola hasta hacer la entrega de ella.

Si absolutamente no se encontrase en los puertos que estén á treinta leguas de distancia otra nave para fletarla, se depositará la carga por cuenta de los propietarios en el puerto de la arribada, regulándose el flete de la nave que quedó inservible en razón de la distancia que la porteó, y no podrá exigir indemnización alguna.

Art. 718. Si por malicia ó indolencia dejase el capitán de proporcionar embarcación que trasporte el cargamento en el caso que previene el artículo anterior, podrán buscarla y fletarla los cargadores á expensas del anterior fletante, después de haber hecho dos interpelaciones judiciales al capitán; y éste no podrá rehusar la ratificación del contrato hecho por los cargadores, que se llevará á efecto de su cuenta y bajo su responsabilidad.

Art. 719. Justificando los cargadores que el buque que quedó inservible no estaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no podrán exigírseles los fletes, y el fletante responderá de todos los daños y perjuicios.

Esta justificación será admisible y eficaz no obstante la visita ó fondeo de la nave en que se hubiese calificado su aptitud para emprender el viaje.

Art. 720. Si por bloqueo ú otra causa que interrumpa las relaciones de comercio no pudiere arribar la nave al puerto de su destino, y las instrucciones del cargador no hubiesen prevenido este caso, arribará el capitán al puerto hábil más próximo, donde, si se encontrare persona cometida para recibir el cargamento, se lo entregará; y en su defecto aguardará las instrucciones del cargador, ó bien del consignatario á quien iba dirigido, y obrará según ellas, soportándose los gastos que este retardo ocasione como avería común, y percibiendo el flete de ida por entero.

Art. 721. Trascurrido un término suficiente á juicio del tribunal de comercio ó magistrado judicial de la plaza adonde se hizo la arribada, para que el cargador ó consignatario nombrasen en ella persona que recibiese el cargamento, se decretará su depósito por el mismo tribunal, pagándose el flete con el producto de la porción del mismo cargamento, que se venderá en cantidad suficiente para cubrirlo.

Art. 722. Fletada la nave por meses, ó por días, se devengarán los fletes desde el día en que se ponga á la carga, á menos que no haya estipulación expresa en contrario.

Art. 723. En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, comenzará á correr el flete desde el mismo día, salvas siempre las condiciones que hayan acordado las partes.

Art. 724. Cuando los fletes se ajusten por peso, se hará el pago por

peso bruto, incluyendo los envoltorios, barricas ó cualquiera especie de vaso en que haya contenido la carga, si otra cosa no se hubiere pactado expresamente.

Art. 725. Devengan flete las mercaderías que el capitán haya vendido en caso de urgencia para subvenir á los gastos de carena, aparejamiento y otras necesidades imprescindibles del buque.

Art. 726. El flete de las mercaderías arrojadas al mar para salvarse de un riesgo, se considerará avería común, abonándose su importe al fletante.

Art. 727. No se debe flete por las mercaderías que se hubieren perdido por naufragio ó varamiento, ni de las que fueron presa de piratas ó de enemigos.

Si se hubiere percibido adelantado el flete, se devolverá, á menos que no se hubiese estipulado lo contrario.

Art. 728. Rescatándose el buque ó su carga, ó salvándose los efectos de naufragio, se pagará el flete que corresponda á la distancia que el buque porteó la carga; y si reparado éste llevase hasta el puerto de su destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda decidirse sobre la avería.[a]

Art. 729. Devengan el flete íntegro, según lo pactado en el fletamento, las mercaderías que sufran deterioro ó disminución por caso fortuito, por vicio propio de la cosa, ó por mala calidad y condición de los envases.

Art. 730. No puede ser obligado el fletante á recibir en pago de fletes los efectos del cargamento, estén ó no averiados; pero bien podrán abandonarle los cargadores por el flete los líquidos cuyas vasijas hayan perdido más de la mitad de su contenido.

Art. 731. Teniendo en aumento natural en su peso ó medida las mercaderías cargadas en la nave, se pagará por el propietario el flete correspondiente á este exceso.

Art. 732. El fletador que voluntariamente y fuera de los casos de fuerza insuperable de que se ha hecho mención en el art. 711 hiciere descargar sus efectos antes de llegar al puerto de su destino, pagará el flete por entero, y abonará los gastos de la arribada que se hizo á su instancia para la descarga.[b]

Art. 733. Se debe el flete desde el momento en que se han descargado y puesto á disposición del consignatario las mercaderías.

Art. 734. No se puede retener á bordo el cargamento á pretexto de recelo sobre falta de pago de los fletes; pero habiendo justos motivos para aquella desconfianza, podrá el Tribunal de Comercio, á instancia del capitán, autorizar la intervención de los efectos que se descarguen hasta que se hayan pagado los fletes.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 662 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 684 del Código Español.

Art. 735. Fuera de los casos exceptuados en las disposiciones precedentes no está obligado el fletante á soportar diminución alguna en los fletes devengados con arreglo á la contrata de fletamento.

Art. 736. La capa debe satisfacerse en la misma proporción que los fletes, rigiendo en cuanto á ella todas las alteraciones y modificaciones á que están sujetos éstos.[a]

Art. 737. El cargamento está especialmente obligado á la seguridad del pago de los fletes devengados en su trasporte.

Art. 738. Hasta cumplido un mes de haber recibido el consignatario la carga, conserva el fletante el derecho de exigir que se venda judicialmente la parte de ella que sea necesaria para cubrir los fletes; lo cual se verificará también aun cuando el consignatario se constituya en quiebra: pasado aquel término, los fletes se consideran en la clase de un crédito ordinario, sin preferencia alguna. Las mercaderías que hubieren pasado á tercer poseedor después de trascurridos los ocho días siguientes á su recibo, dejan de estar sujetas á esta responsabilidad.

§ 2.—*Del conocimiento.*

Art. 739. El cargador y el capitán de la nave que recibe la carga no puede rehusar entregarse mutuamente como título de sus respectivas obligaciones y derechos un conocimiento en que se expresará:

1.° El nombre, matrícula y porte del buque;

2°. El capitán y el pueblo de su domicilio;

3°. El puerto de la carga y el de la descarga;

4°. Los nombres del cargador y del consignatario;

5°. La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías;

6°. El flete y las capas contratadas.

Puede omitirse la designación del consignatario, y ponerse á la orden.

Art. 740. El cargador firmará un conocimiento que entregará al capitán.

El capitán firmará tantos cuantos exija el cargador.

Todos los conocimientos, ya sea el que debe firmar el cargador, como los que se exijan al capitán, serán de un mismo tenor, llevarán igual fecha, y expresarán el número de los que han firmado.

Art. 741. Hallándose discordancia entre los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al contesto del que presente el capitán, estando todo escrito en su totalidad, ó al menos en la parte que no sea letra impresa, de mano del cargador ó del dependiente propuesto para las expediciones de su tráfico, sin enmienda ni raspadura, y por el que produzca el cargador, si estuviere firmado de mano del mismo capitán.

Si los dos conocimientos discordes tuviesen respectivamente este requisito, se estará á lo que prueben las partes.

---

[a] Este artículo es parecido al párrafo 2° del art. 686 del Código Español.

Art. 742. Los conocimientos á la orden se pueden ceder por endoso y negociarse.

En virtud del endoso se trasfieren á la persona en cuyo favor se hace, todos los derechos y acciones del endosante sobre el cargamento.

Art. 743. El portador legítimo de un conocimiento á la orden debe presentarlo al capitán del buque antes de darse principio á la descarga, para que se le entreguen directamente las mercaderías; y omitiendo hacerlo, serán de su cuenta los gastos que se causen en almacenarlas, y la comisión de medio por ciento, á que tendrá derecho el depositario de ellas.

Art. 744. Sea que el conocimiento esté dado á la orden, ó que se haya extendido en favor de persona determinada, no puede variarse el destino de las mercaderías sin que el cargador devuelva al capitán todos los conocimientos que éste firmó; y si el capitán consintiere en ello, quedará responsable del cargamento al portador legítimo de los conocimientos.

Art. 745. Si por causa de extravío no pudiere hacerse la devolución prevenida en el artículo anterior, se afianzará á satisfacción del capitán el valor del cargamento; y sin este requisito no le podrá obligar á suscribir nuevos conocimientos para distinta consignación.

Art. 746. Falleciendo el capitán de una nave, ó cesando en su oficio por cualquier otro accidente antes de haberse hecho á la vela, exigirán los cargadores de su sucesor que revalide los conocimientos suscritos por el que recibió la carga, sin lo cual no responderá aquél sino de lo que se justifique por el cargador que existía en la nave cuando entró é ejercer su empleo. Los gastos que puedan ocurrir en el reconocimiento de la carga embarcada serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de que lo repita del capitán cesante, si dejó de serlo por culpa que hubiere dado lugar á su remoción.

Art. 747. Los conocimientos, cuya firma sea reconocida legítima por el mismo que los suscribió, tienen fureza ejecutiva en juicio.

Art. 748. No se admitirá á los capitanes la excepción de que firmaron los conocimientos confidencialmente y bajo promesa de que se les entregaría la carga designada en ellos.

Art. 749. Todas las demandas entre cargador y capitán se han de apoyar necesariamente en el conocimiento de la carga entregada á éste, sin cuya presentación no se les dará curso.

Art. 750. En virtud del conocimiento del cargamento se tienen por cancelados los recibos provisionales de fecha anterior que se hubieren dado por el capitán ó sus subalternos de las entregas parciales que se les hubiesen ido haciendo del cargamento.[a]

Art. 751. Al hacer la entrega del cargamento, se devolverán al capitán los conocimientos que firmó, ó al menos uno de sus ejemplares en que

[a] Este artículo es parecido al art. 777 del Código Español.

se pondrá el recibo de lo que hubiere entregado. El consignatario que fuere moroso en dar este documento, responderá al capitán de los perjuicios que se le sigan por la dilación.[a]

SECCIÓN SEGUNDA.—DEL CONTRATO Á LA GRUESA, Ó PRÉSTAMO Á RIESGO MARÍTIMO.[b]

ART. 752. Los contratos á la gruesa pueden celebrarse:

Por instrumento público con las solemnidades de derecho;

Por póliza firmada por las partes con intervención de autoridad ó juez competente.

Por documento privado entre los contrayentes.

Los contratos á la gruesa que consten por instrumento público traen aparejada ejecución.

El mismo efecto producirán cuando, habiéndose celebrado con intervención de autoridad ó juez competente, se compruebe la póliza del demandante por el registro de la autoridad ó juez competente que intervino en el contrato, siempre que éste se encuentre con todas las formalidades correspondientes.

Celebrándose privadamente entre los contratantes, no será ejecutivo el contrato sin que conste de la autenticidad de las firmas por reconocimiento judicial de los mismos que las pusieron, ó en otra forma suficiente.

Los préstamos á la gruesa contraídos de palabra son ineficaces en juicio, y no se admitirá en su razón demanda ni prueba alguna.

ART. 753. Para que las escrituras y pólizas de los contratos á la gruesa obtengan preferencia en perjuicio de tercero se ha de tomar razón de ellas en el registro de hipotecas del partido dentro de los ocho días siguientes al de su fecha, sin cuyo requisito no producirán efecto sino entre los que las suscribieron.

Con respecto á los que se hagan en país extranjero será suficiente la observancia exacta de las formalidades prevenidas en el art. 590.

ART. 574. En la redacción del contrato á la gruesa se hará expresión de

1°. La clase, nombre y matrícula del buque;

2°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

3°. Los nombres, apellidos y domicilios del dador y del tomador del préstamo;

4°. El capital del préstamo y el premio convenido;

5°. El plazo del reembolso;

6°. Los efectos hipotecados;

7°. El viaje por el cual se corra el riesgo.

ART. 575. Las pólizas de los contratos á la gruesa pueden cederse y negociarse por endosos estando extendidas á la órden; y en fuerza del endoso se transmiten á los cesionarios todos los derechos y riesgos del dador del préstamo.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 718 del Código Español.

[b] Véase el tít. III, l. 3, s. 2 del Código Español.

Art. 756. Puede hacerse el préstamo á la gruesa no solamente en moneda metálica sino también en efectos propios para el servicio y consumo de la nave, así como para el comercio, arreglándose en este caso por convenio de las partes un valor fijo.

Art. 757. Los préstamos á la gruesa pueden constituírse conjunta ó separadamente sobre

El casco y quilla del buque;

Las velas y aparejos;

El armamento y vituallas;

Las mercaderías cargadas.

Art. 758. Si se constituye el préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla del buque, se entienden hipotecados al capital y premios el buque, las velas, aparejos, armamento, provisiones y los fletes que ganare en el viaje;

Si sobre la carga en general, se comprenden en la hipoteca todas las mercaderías y efectos que la componen;

Y si sobre un objeto particular y determinado del buque ó de la carga, sólo éste y no restante será hipoteca del préstamo.

Art. 759. No puede tomarse dinero á la gruesa sobre los fletes no devengados de la nave, ni sobre las ganancias que se esperen del cargamento; y el prestador que lo haga no tendrá más derecho que al reembolso del capital sin premio alguno.

Art. 760. Después de realizados los fletes, así estos como las ganancias que se hayan sacado del cargamento, podrán ser ejecutados para pago de los préstamos á la gruesa en esta forma: los fletes por el que se hizo sobre el casco y quilla de la nave, y los beneficios de la carga, por el que se dió sobre ella.

Art. 761. Tampoco puede hacerse préstamo á la gruesa al equipaje de la nave sobre sus salarios.

Art. 762. No podrá tomarse á la gruesa sobre el cuerpo y quilla de la nave más cantidad que las tres cuartas partes de su valor.

Sobre las mercaderías cargadas podrá tomarse todo el importe del valor que tengan en el puerto donde empezaron á correr el riesgo, y no mayor cantidad.

Art. 763. Las cantidades en que excediere el préstamo á la gruesa de las proporciones establecidas en el artículo anterior, se devolverán al prestador con el rédito correspondiente al tiempo en que haya estado en desembolso de ellas. Y si se probare que el tomador usó de medios fraudulentos para dar un valor exagerado á los objetos del préstamo, pagará también el premio convenido en éste que corresponda á las calidades devueltas.

Art. 764. Cuando el que tomó un préstamo á la gruesa para cargar el buque no pudiere emplear en la carga toda la cantidad prestada, restituirá el sobrante al prestador antes de la expedición de la nave.

Lo mismo hará con los efectos que hubiere tomado en préstamo á la gruesa, si no hubiere podido cargarlos.

Art. 765. No quedarán obligados el buque, sus aparejos, armamento, ni vituallas al préstamo á la gruesa que toma el capitán en la plaza donde residan el naviero ó sus consignatarios, sin que éstos intervengan en el contrato ó lo aprueben por escrito; y la obligación del capitán sólo será eficaz con respecto á la nave por la parte de propiedad que tenga en ella.

Art. 766. Fuera de la plaza donde residan el naviero ó el consignatario del buque usará el capitán, si necesitare tomar un préstamo á la gruesa, de la facultad que le está declarada en el art. 644, probando la urgencia, y con previa autorización judicial, en la forma que en él está prevenida.

Art. 767. Es nulo el contrato á la gruesa que se celebre sobre efectos que estuviesen corriendo riesgo al tiempo de su celebración.

Art. 768. Cuando los efectos sobre que se toma dinero á la gruesa no llegan á ponerse en riesgo, queda sin efecto el contrato.

Art. 769. Las cantidades tomadas á la gruesa para el último viaje del buque, se pagarán con preferencia á los préstamos de los viajes anteriores, aun cuando estos últimos se hubiesen prorrogado por un pacto expreso.

Art. 770. Los préstamos hechos durante el viaje serán preferidos á los que se hicieron antes de la expedición de la nave, graduándose entre ellos la preferencia, en el caso de ser muchos, por el orden contrario al de sus fechas.

Art. 771. Las acciones del prestador á la gruesa se extinguen enteramente con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo, acaeciendo ésta en el tiempo y lugar convenidos para correr el riesgo, y procediendo de causa que no sean de las exceptuadas, bien por pacto especial entre los contrayentes, ó bien por disposición legal.

De cargo del tomador será probar la pérdida, y en los préstamos sobre el cargamento justificar asimismo que los efectos declarados al prestador como objetos del préstamo existían realmente en la nave embarcados de su cuenta, y que corrieron los riesgos.

Art. 772. No se extinguirá la acción del prestador aun cuando se pierdan las cosas obligadas al pago del préstamo, si el daño ocurrido en ellas procediere de alguna de las causas siguientes:

1ª. Por vicio propio de la misma cosa;

2ª. Por dolo ó culpa del tomador;

3ª. Por baraterías del capitán ó del equipaje;

4ª. Cargándose las mercaderías en buque diferente del que se designó en el contrato, á menos que por acontecimiento de fuerza insuperable hubiese sido indispensable trasladar la carga de un buque á otro.

En cualquiera de estos casos tiene derecho el prestador á la gruesa al reintegro de su capital y réditos; no habiéndose pactado expresamente lo contrario.

ART. 773. Tampoco recae en perjuicio del prestador el daño que sobrevenga en el buque por emplearse en el contrabando.

(ART. 774. Este artículo es igual al art. 732 del Código Español, con excepción de la referencia numeral.)

ART. 775. Si no se hubiere determinado con especialidad la época en que el prestador haya de correr el riesgo, se entenderá que comienza, en cuanto al buque y sus agregados, desde el momento en que se hizo á la vela hasta que ancló y quedó fondeado en el puerto de su destino.

En cuanto á las mercaderías correrá el riesgo desde que se carguen en la playa del puerto donde se hace la expedición, hasta que se descarguen en el puerto de la consignación.

ART. 776. Acaeciendo naufragio percibirá el prestador á la gruesa la cantidad que produzcan los efectos salvados sobre que se constituyó el préstamo, deduciéndose los gastos causados para ponerlos á salvo.

ART. 777. Si con el prestador á la gruesa concurriere en caso de naufragio un asegurador de los mismos objetos sobre que estuviere constituído el préstamo, dividirán entre sí el producto de los que se hubieren salvado, á prorrata de su interés respectivo, siempre que la cantidad asegurada cupiera en el valor de los objetos después de deducido el importe del préstamo.

No siendo así, percibirá solamente el asegurador la parte proporcional que corresponda al resto del valor de las cosas aseguradas, hecha antes la expresada deducción.

ART. 778. Dándose fiador en el contrato á la gruesa, se le tendrá por obligado mancomunadamente con el tomador, si en la fianza no se puso restricción en contrario.

Cumplido el tiempo que se fijó para la fianza, queda extinguida la obligación del fiador, como no se renueve por un segundo contrato.

ART. 779. Si hubiere demora en la reintegración del capital prestado y de sus premios, tendrá derecho el prestador al rédito mercantil que corresponda al capital, sin inclusión de los premios.

SECCIÓN TERCERA.—DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS.[a]

§ 1.—*Forma de este contrato.*

ART. 780. El contrato de seguros ha de constar de escritura pública ó privada para que sea eficaz en juicio.

Las formas diferentes de su celebración, y los efectos respectivos de cada una, son las mismas que con respecto al contrato á la gruesa se han prescrito en el art. 752.

ART. 781. De cualquiera manera que se extienda el contrato de seguro debe contener todas las circunstancias siguientes:

1ª. La fecha, con expresión de la hora en que se firma;

---

[a] Véase el tit. III, l. 3, s. 3, del Código Español.

2ª. Los nombres, apellidos y domicilios del asegurador y el asegurado;

3ª. Si el asegurado hace asegurar efectos propios, ó si obra en comisión por cuenta de otro;

4ª. El nombre y domicilio del propietario de las cosas que se aseguran, en el caso de hacerse el seguro por comisión;

5ª. El nombre, porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación de la nave en que se hace el trasporte de las cosas aseguradas;

6ª. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

7ª. El puerto ó rada en que las mercaderías han sido ó deben ser cargadas;

8ª. El puerto de donde el navío ha debido ó debe partir;

9ª. Los puertos ó radas en que debe cargar ó descargar, ó por cualquier otro motivo hacer escalas;

10. La naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados;

11. Las marcas y números de los fardos, si las tuviesen;

12. Los tiempos en que deben empezar y concluír los riesgos;

13. La cantidad asegurada;

14. El premio convenido por el seguro, y el lugar, tiempo y modo de su pago;

15. La cantidad del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro se hubiere hecho por viaje redondo;

16. La obligación del asegurador á pagar el daño que sobrevenga en los efectos asegurados;

17. El plazo, lugar y forma en que haya de hacerse su pago;

18. La sumisión de los contratantes al juicio de árbitros en caso de contestación, si hubieren convenido en ella, y cualquiera otra condición lícita que hubieren pactado en el contrato.

Art. 782. Los agentes consulares de Costa Rica podrán autorizar los contratos de seguros que se celebran en las plazas de comercio de su respectiva residencia, siempre que alguno de los contratantes sea costarriqueño; y las pólizas que autoricen tendrán igual fuerza que si se hubieren hecho con intervención de la autoridad ó juez competente de la República.

Art. 783. Cuando sean muchos los aseguradores, y no suscriban todos la póliza en acto continuo, expresará cada uno antes de su firma la fecha en que la pone.

Art. 784. Una misma póliza puede comprender diferentes seguros y premios.

Art. 785. Pueden asegurarse en una misma póliza la nave y el cargamento; pero se han de distinguir las cantidades aseguradas sobre cada uno de ambos objetos, sin lo cual será ineficaz el seguro.

Art. 786. En los seguros de las mercaderías puede omitirse la designación específica de ellas y del buque donde se hayan de transportar, cuando no consten estas circunstancias; pero en caso de desgracia se ha

de probar por el asegurado, además de la pérdida del buque y su salida del puerto de la carga, el embarque por cuenta del mismo asegurado de los efectos perdidos y su verdadero valor.

Art. 787. Extendiéndose la obligación del asegurador no sólo en favor de la persona á cuyo nombre se hace el seguro, sino también á su orden, será endosable la póliza.

§ 2.—*Cosas que pueden ser aseguradas, y evaloración de ellas.*

Art. 788. Pueden ser objeto del seguro marítimo:
El casco y quilla de la nave;
Las velas y aparejos;
El armamento;
Las vituallas ó víveres;
Las cantidades dadas á la gruesa;
La libertad de los navegantes ó pasajeros;
Y todos los efectos comerciales sujetos al riesgo de la navegación, cuyo valor pueda reducirse á una cantidad determinada.[a]

Art. 789. El seguro puede hacerse sobre el todo ó parte de los expresados objetos junta ó separadamente; en tiempo de paz ó de guerra; antes de empezar el viaje ó pendiente este; por el viaje de ida y vuelta, ó bien por uno de ambos, y por todo el tiempo del viaje, ó por un plazo limitado.

Art. 790. Expresándose genéricamente que se asegura la nave, se entienden comprendidas en el seguro todas las pertenencias anejas á ella, pero no su cargamento, aun cuando pertenezca al mismo naviero, como no se haga expresa mención de la carga en el contrato.

Art. 791. En los seguros de la libertad de los navegantes se expresará:

1°. El nombre, naturaleza, domicilio, edad y señas de la persona asegurada;

2°. El nombre y matrícula del navío en que se embarca;

3°. El nombre de su capitán;

4°. El puerto de su salida;

5°. El de su destino;

6°. La cantidad convenida para el rescate, y los gastos del regreso á Costa Rica;

7°. El nombre y domicilio de la persona que se ha de encargar de negociar el rescate;

8°. El término en que éste ha de hacerse, y la indemnización que deba retribuírse en caso de no verificarse.

Art. 792. El asegurador puede hacer reasegurar por otros los efectos que él hubiere asegurado por más ó menos premio que el que hubiere pactado, y el asegurado puede también hacer asegurar el

[a] Este artículo es parecido al art. 743 del Código Español.

costo del seguro y el riesgo que pueda hacer en la cobranza de los primeros aseguradores.[a]

Art. 793. En las cosas que hagan asegurar el capitán ó el cargador que se embarque con sus propios efectos, se habrá de dejar siempre un diez por ciento á su riesgo; y sólo podrá tener lugar el seguro por los nueve décimos de su justo valor.

Art. 794. No podrán asegurarse sobre las naves más de las cuatro quintas partes de su valor, descontados los préstamos tomados á la gruesa sobre ellas.

Art. 795. El valor de las mercaderías aseguradas debe fijarse según el que tengan en la plaza donde se cargan.

Art. 796. La suscripción de la póliza induce presunción legal de que los aseguradores reconocieron justa la evaluación hecha en ella.

Pero si hubiere habido fraude por parte del asegurado en la evaluación de los efectos del seguro, serán admitidos los aseguradores á probarlo por el reconocimiento y justiprecio de ellos, ó por las facturas ú otros medios legales de prueba; y resultando acreditado el fraude, se reducirá la responsabilidad al legítimo valor que tengan los efectos.

Art. 797. Cuando por error, y no por dolo del asegurado, se hubiere dado una estimación exagerada á los efectos del seguro, se reducirá éste á la cantidad de su legítimo valor por convenio de las partes ó juicio arbitral en su defecto; y con arreglo á lo que resulte se fijarán las prestaciones del asegurado y de los aseguradores, abonándose además á éstos medio por ciento sobre la cantidad que resultare de exceso.

Esta reclamación no podrá tener lugar ni por parte de los aseguradores, ni por la de los asegurados, después que se hubiere tenido noticia del paradero y suerte de la nave.

Art. 798. Las valuaciones hechas en moneda extranjera se convertirán en el equivalente de moneda de la República, conforme el curso que tuviere en el día en que se firmó la póliza.

Art. 799. No fijándose el valor de las cosas aseguradas al tiempo de celebrarse el contrato, se arreglará por las facturas de consignación; ó en su efecto, por el juicio de los peritos comerciantes, quienes tomarán por base para esta regulación el precio que valiesen en el puerto donde fueron cargadas, agregando los derechos y gastos causados hasta ponerlas á bordo.

Art. 800. Recayendo el seguro sobre los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por permutas, y no habiéndose fijado en la póliza el valor de las cosas aseguradas, se arreglará por el que tenían los efectos permutados en el puerto de su expedición, añadiendo todos los gastos posteriores.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 749 del Código Español.

§ 3.—*Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.*

Art. 801. Corren por cuenta y riesgo del asegurador todas las pérdidas y daños que sobrevengan á las cosas aseguradas por varamiento ó empeño de la nave con rotura ó sin ella, por tempestad naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje, ó de buque; por echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embarco por orden del Gobierno, retención por orden de potencia extranjera, represalias, y generalmente por todos los accidentes y riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, haciendo necesariamente mención de ellas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.

Art. 802. No son de cuenta de los aseguradores los daños que sobrevengan por alguna de las causas siguientes:

Cambio voluntario de ruta, de viaje, ó de buque sin consentimiento de los aseguradores;

Separación espontánea de un convoy, habiendo estipulado ir con reserva con él;

Prolongación de viaje á un puerto más remoto del que se designó en el seguro;

Disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza del fletamento ó al conocimiento de los navieros, cargadores y fletadores, y baraterías del capitán ó del equipaje, no habiendo pacto expreso en contrario;

Mermas, desperdicios y pérdidas que procedieren del vicio propio de las cosas aseguradas, como no se hubieren comprendido en la póliza por cláusula especial.

Art. 803. En cualquiera de los casos de que trata el artículo precedente ganarán los aseguradores el premio, siempre que los objetos asegurados hubieren empezado á correr el riesgo.

Art. 804. No responden los aseguradores de los daños que sobrevengan á la nave por no llevar en regla los documentos que prescriben las ordenanzas marítimas; pero sí de la trascendencia que pueda tener esta falta en el cargamento que vaya asegurado.

Art. 805. Los aseguradores no están obligados á sufragar los gastos de pilotaje y remolque, ni los derechos impuestos sobre la nave ó su cargamento.

Art. 806. Asegurándose la carga de ida y vuelta, y no trayendo la nave retorno, ó trayendo menos de las dos terceras partes de su carga, recibirán solamente los aseguradores las dos terceras partes del premio correspondiente á la vuelta, á no ser que se haya estipulado lo contrario.

Art. 807. Habiéndose asegurado el cargamento del buque por partidas separadas y distintos aseguradores, sin expresarse determinadamente los objetos correspondientes á cada seguro, se satisfarán por todos los aseguradores á prorrata las pérdidas que ocurran en el cargamento ó cualquiera porción de él.

Art. 808. Designándose en el seguro diferentes embarcaciones para cargar las cosas aseguradas, será árbitro el asegurado de distribuírlas entre estas según le acomode, ó reducirlas á una sola, sin que por esta causa haya alteración en la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 809. Contratado el seguro de un cargamento con designación de buque y expresión particular de la cantidad asegurada sobre cada uno de ellos, si el cargamento se redujere á menor número de buques que los designados, se reducirá la responsabilidad de los aseguradores á las cantidades aseguradas sobre los buques que reunieron la carga, y no serán de su cargo las pérdidas que ocurran en los demás, pero tampoco tendrán derecho en este caso á los premios de las cantidades aseguradas sobre los demás buques, cuyos contratos se tendrán por nulos, abonándose á los aseguradores un medio por ciento sobre su importe.

Art. 810. Trasladándose el cargamento á otra nave después de comenzado el viaje, por haberse inutilizado la designada en la póliza, correrán los riesgos por cuenta de los aseguradores, aun cuando sea de distinto porte y pabellón la nave en que se transbordó el cargamento.

Si la inhabilitación de la nave ocurriere antes de salir del puerto de la expedición, tendrán los aseguradores la opción de continuar ó nó en el seguro, abonando las averías que hayan ocurrido.

Art. 811. No fijándose en la póliza el tiempo en que hayan de correr los riesgos por cuenta de los aseguradores, se observará lo dispuesto en el art. 775 para con los prestadores á riesgo marítimo.

Art. 812. Cuando se prefije en la póliza un tiempo limitado para el seguro, concluirá la responsabilidad de los aseguradores, transcurrido que sea el plazo, aun cuando estén pendientes los riesgos de las cosas aseguradas, sobre cuyas resultas podrá el asegurado celebrar nuevos contratos.

Art. 813. La demora involuntaria de la nave en el puerto de su salida no cede en perjuicio del asegurado, y se entenderá prorogado el plazo designado en la póliza para los efectos del seguro por todo el tiempo que se prolongue aquélla.

Art. 814. No se puede exigir reducción del premio del seguro, aun cuando la nave termine su viaje ó se elige el cargamento en puerto más inmediato del designado en el contrato.

Art. 815. La variación que se haga en el rumbo ó viaje de la nave por accidente de fuerza insuperable para salvar la misma nave ó su cargamento no exonera á los aseguradores de su responsabilidad.

Art. 816. Las escalas que se hagan por necesidad para la conservación[b] de la nave y su cargamento se entienden comprendidas en el seguro, aunque no se haya expresado en el contrato, si determinadamente no se excluyeron.[a]

Art. 817. El asegurado tiene obligación de comunicar á los ase-

[a] Este artículo es parecido al art. 764 del Código Español.

guradores todas las noticias que reciba sobre los daños ó pérdidas que ocurran en las cosas aseguradas.

ART. 818. El capitán que hiciere asegurar los efectos cargados de su cuenta ó en comisión, justificará en casos de desgracia á los aseguradores la compra de aquéllos, por las facturas de los vendedores, y su embarque y conducción en la nave, por certificación del cónsul de la República ó autoridad civil, donde no lo hubiere, del puerto donde cargó, y por los documentos de expedición y habilitación de su aduana.

Esta obligación será extensiva á todo asegurado que navegue con sus propias mercaderías.

ART. 819. Si se hubiere estipulado que el premio del seguro se aumentaría en caso de sobrevenir guerra, y no se hubiere fijado la cuota de este aumento, se hará su regulación por peritos nombrados por las partes habida consideración á los riesgos ocurridos y á los pactos de la póliza del seguro.

ART. 820. La restitución gratuita de la nave ó su cargamento hecha por los apresadores al capitán de ella, cede en beneficio de los propietarios respectivos, sin obligación de parte de los aseguradores á pagar las cantidades que aseguraron.[a]

ART. 821. Cuando en la póliza no se haya prefijado la época en que el asegurador deba verificar el pago de las cosas aseguradas ó los daños que sean de su cuenta, estará obligado á verificarlo en los diez días siguientes á la reclamación legítima del asegurado.

ART. 822. Toda reclamación procedente del contrato del seguro debe ir acompañada de los documentos que justifiquen—

El viaje de la nave;

El embarque de los efectos asegurados;

El contrato del seguro;

La pérdida de las cosas aseguradas.

Estos documentos se comunicarán en caso de controversia judicial á los aseguradores, para que en su vista resuelvan hacer el pago del seguro ó hagan su oposición.

ART. 823. Los aseguradores podrán contradecir los hechos en que se apoye en su demanda el asegurado, y se les admitirá prueba en contrario sin perjuicio del pago de la cantidad asegurada; el que deberá verificarse sin demora, siempre que sea ejecutiva la póliza del seguro, y se presten por el demandante fianzas suficientes que respondan en su caso de la restitución de la cantidad percibida.

ART. 824. Pagando el asegurador la cantidad asegurada, se subroga en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que le competen sobre los que por dolo ó culpa causaron la pérdida de los efectos que aseguró.[b]

---

[a] Este artículo es parecido al art. 768 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 780 del Código Español.

§ 4.—*De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.*

Art. 825. Será nulo el seguro que se contraiga sobre—
El flete del cargamento existente á bordo;
Las ganancias calculadas y no realizadas sobre el mismo cargamento;
Los sueldos de la tripulación;
Las cantidades tomadas á la gruesa;
Los premios de los préstamos hechos á la gruesa;
La vida de los pasajeros ó de los individuos del equipaje;
Los géneros de ilícito comercio.

Art. 826. Si el asegurador fuere declarado en quiebra pendiente el riesgo de las cosas aseguradas, podrá el asegurado exigirle fianzas; y no dándosele, bien por el mismo quebrado ó por los administradores de su quiebra, en el término de los tres días siguientes al requerimiento que se les haga para darlas, se rescindirá el contrato.

El asegurador tiene el mismo derecho sobre el asegurado cuando no haya recibido el premio del seguro.

Art. 827. Siempre que por el conocimiento de las cosas aseguradas se hallare que el asegurado cometió falsedad á sabiendas en cualquiera de las cláusulas de la póliza, se tendrá por nulo el seguro, observándose en cuanto á la inexactitud de la evaluación de las mercaderías lo prescrito en el art. 796.

Art. 828. Igualmente es nulo el seguro cuando se justifique que el dueño de las cosas aseguradas pertenece á nación enemiga ó que recae sobre nave ocupada habitualmente en el contrabando, y que el daño que les sobrevino fué efecto de haberlo hecho.

Art. 829. Dejando de verificarse el viaje antes de hacerse la nave á la vela, ó variándose para distinto punto, será nulo el seguro, aun cuando esto suceda por culpa ó arbitrariedad del asegurado.

Art. 830. También se anula el seguro hecho sobre un buque que después de firmada la póliza permanezca un año sin emprender el viaje.

En el caso de esta disposición y de los tres artículos anteriores tendrá derecho el asegurador al abono del medio por ciento sobre la cantidad asegurada.

Art. 831. Si se hubieren hecho sin fraude diferentes contratos de seguros sobre un mismo cargamento, subsistirá únicamente el primero, con tal que cubra todo su valor. Los aseguradores de los contratos posteriores quedarán quitos de sus obligaciones, y percibirán un medio por ciento de la cantidad asegurada.

No cubriéndose por el primer contrato el valor íntegro de la carga, recaerá la responsabilidad del excedente sobre los aseguradores que contrataron posteriormente, siguiéndose el órden de sus fechas.

Art. 832. El asegurado no se exonerará de pagar todos los premios de los diferentes seguros que hubiere contratado, si no intimare á los aseguradores postergados la invalidación de sus contratos antes que la nave y el cargamento hayan llegado al puerto de su destino. [a]

[a] Este artículo es parecido al art. 783 del Código Español.

ART. 833. Será nulo todo seguro que se haga en fecha posterior al arribo de las cosas aseguradas al puerto de su consignación, igualmente que al día en que se hubiere perdido, siempre que pueda presumirse legalmente que la parte interesada en el acaecimiento tenía noticia de él antes de celebrar el contrato.

ART. 834. Tiene lugar aquella presunción, sin perjuicio de otras pruebas, cuando hayan transcurrido, desde que aconteciere el arribo ó pérdida hasta la fecha del contrato, tantas horas cuantas leguas legales de medida española haya por el camino más corto desde el sitio en que se verificó el arribo ó la pérdida hasta el lugar donde se contrató el eguro.

ART. 835. Conteniendo la póliza del seguro la cláusula de que se hace sobre buenas ó malas noticias, no se admitirá la presunción de que habla el artículo anterior, y subsistirá el seguro como no se pruebe plenamente que el asegurado sabía la pérdida de la nave, ó el asegurador su arribo antes de firmar el contrato.

ART. 836. El asegurador que haga el seguro con conocimiento del salvamento de las cosas aseguradas, perderá el derecho al premio del seguro, y será multado en la quinta parte de la cantidad que hubiere asegurado.

Estando el fraude de parte del asegurado no le aprovechará el seguro, y además paragará al asegurador el premio convenido en el contrato, y se le multará en la quinta parte de lo que aseguró.

El uno como el otro estarán también sujetos á las penas á que haya lugár, según las disposiciones de las leyes criminales sobre las estafas.

ART. 837. Siendo muchos los aseguradores en un seguro que se hubiere hecho con fraude, y hallándose entre ellos algunos que lo hayan contratado de buena fe, percibirán sus premios por entero del asegurador fraudulento, sin que nada tenga que satisfacerles el asegurado.

ART. 838. El comisionista que hiciere asegurar por cuenta de otro con conocimiento de que las cosas aseguradas estaban perdidas, tendrá igual responsabilidad que si hubiere hecho el seguro por cuenta propia.

ART. 839. Si el comisionado estuviere inocente del fraude del propietario, recaerán sobre éste las penas, quedando siempre á su cargo abonar á los aseguradores el premio convenido.

§ 5.—*Abandono de las cosas aseguradas.*

ART. 840. El asegurado puede en los casos determinados expresamente por la ley hacer abandono de las cosas aseguradas, dejándolas por cuenta de los aseguradores, y exigiendo de estos las cantidades que aseguraron sobre ellas.

ART. 841. El abandono tiene lugar en los casos de

Apresamiento;

Naufragio;

Rotura ó varamiento de la nave que la inhabilite para navegar;

Embargo ó detención por orden del gobierno propio ó extranjero;

Pérdida total de las cosas aseguradas;

Deterioración de las mismas que disminuya su valor en las tres cuartas partes á lo menos de su totalidad.

Todos los demás daños se reputan averías, y se soportarán por quien corresponda, según los términos en que se haya contratado el seguro.

Art. 842. La acción de abandono no compete sino por pérdidas ocurridas después de comenzado el viaje.

Art. 843. El abandono no puede ser parcial ni condicional, sino que han de comprenderse en él todos los efectos asegurados.

Art. 844. No será admisible el abandono si no se hace saber á los aseguradores dentro de los seis meses siguientes á la fecha en que se recibió la noticia de la pérdida acaecida en los puertos y costas de la América Española en el Pacífico así como los puertos y costas de las Antillas y de la América del Norte en el Atlántico. Este término será de un año para las pérdidas que sucedan en los puertos de Europa, costa oriental de la América del Sur y occidental del África, y será de dos sucediendo en cualquiera otra parte del mundo más lejana.

Art. 845. Con respecto á los casos de apresamiento, correrán los términos prefijados en el artículo anterior desde que se recibió la noticia de haber sido conducida la nave á cualquiera de los puertos situados en alguna de las costas mencionadas.

Art. 846. Tendráse por recibida la noticia para la prescripción de los plazos que se han prefijado, desde que se haga notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó se le pruebe por cualquier modo legal que le dieron aviso del suceso el capitán, el consignatario, ó cualquier otro corresponsal suyo.

Art. 847. Queda al arbitrio del asegurado renunciar al transcurso de estos plazos y hacer el abandono ó exigir las cantidades aseguradas desde que pudo hacer constar la pérdida de los efectos que hizo asegurar.

Art. 848. Después que haya transcurrido un año sin recibirse noticias de la nave en los viajes ordinarios, ó dos en los largos, podrá el asegurado hacer el abandono y pedir á los aseguradores el pago de los efectos comprendidos en el seguro, sin necesidad de probar su pérdida.

Este derecho debe ejercerse en los mismos plazos prefijados en el art. 844.

Art. 849. Se reputan viajes largos para la aplicación del artículo precedente todos los que no sean para cualquiera de los puertos de la América Española en el Pacífico, Antillas y América del Norte en el Atlántico.

Art. 850. No obstará que el seguro se haya hecho por tiempo limitado para que pueda hacerse el abandono, cuando en los plazos determinados en el art. 848 no se hubiere recibido noticia de la nave, salva la prueba que puedan hacer los aseguradores de que la pérdida ocurrió después de haber expirado su responsabilidad.

Art. 851. Al tiempo de hacer el asegurado el abandono debe declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados á la gruesa sobre ellos, y hasta que haya hecho esta declaración no empezará á correr el plazo en que deba ser reintegrado del valor de los efectos.

Art. 852. Si cometiere el asegurado fraude en la declaración que prescribe el artículo precedente, perderá todos los derechos que le competían por el seguro, sin dejar de ser responsable á pagar los préstamos que hubiese tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida.

Art. 853. Admitido el abandono, ó declarándose válido en juicio, se transfiere al asegurador el dominio de las cosas abandonadas, correspondiéndole las mejoras ó perjuicios que en ellas sobrevengan desde el momento en que se propuso el abandono.

Art. 854. El regreso de la nave, después de admitido el abandono, no exonera á los aseguradores del pago de los efectos abandonados.

Art. 855. Se comprende en el abandono de la nave el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se haya pagado con anticipación, y se considerará como pertenencia de los aseguradores, bajo la reserva del derecho que competa á los prestadores á la gruesa, al equipage por sus sueldos, y al acreedor que hubiere hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para cualesquier gastos causados en el último viaje.

Art. 856. El abandono de las cosas aseguradas no puede hacerse sino por el mismo propietario, por el comisionado que hizo el seguro, ó por otra persona especialmente autorizada por el mismo propietario.

Art. 857. En caso de apresamiento de la nave, pueden al asegurado y el capitán en su ausencia proceder por sí al rescate de las cosas comprendidas en el seguro sin concurrencia del asegurador, ni esperar instrucciones suyas cuando no haya tiempo para exigirlas, quedando en la obligación de hacerle notificar el convenio hecho desde luego que haya ocasión para verificarlo.

Art. 858. El asegurador podrá aceptar ó renunciar el convenio celebrado por el capitán ó el asegurado, intimando á este su resolución en las veinte y cuatro horas siguientes á la notificación del convenio.

Aceptándolo entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate, y continuarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme á los pactos de la póliza del seguro.

Desaprobando el convenio, ejecutará el pago de la cantidad asegurada, y no conservará derecho alguno sobre los efectos rescatados.

Si no manifestare su resolución en el término prefijado, se entenderá que ha renunciado al convenio.

Art. 859. Cuando por efecto de haberse represado la nave se reintegrase el asegurado en la propiedad de sus efectos, se tendrán por avería todos los perjuicios y gastos causados por su pérdida, y será de cuenta del asegurador satisfacerlos.

Art. 860. Si á consecuencia de la represa pasaren los efectos asegurados á la posesión de un tercero, podrá el asegurador usar del derecho de abandono.

Art. 861. En los casos de naufragio y apresamiento tiene obligación el asegurado de hacer las diligencias que permiten las circunstancias para salvar ó recobrar los efectos perdidos, sín perjuicio del abandono que le competa hacer á su tiempo.

Los gastos legítimos hechos en el recobro serán de cuenta de los aseguradores hasta la concurrencia del valor de los efectos que se salven, sobre los cuales se harán efectivos por los trámites de derecho en defecto de pago. [a]

Art. 862. No se admitirá el abandono por causa de inhabilitación para navegar, siempre que el daño ocurrido en la nave fuere tal que se la pueda rehabilitar para su viaje.

(Art. 863 es igual al art. 790 del Código Español.)

Art. 864. Quedando absolutamente inhabilitado el buque para la navegación, se practicarán por los interesados en el cargamento que se hallen presentes, ó en ausencia de ellos por el capitán, todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino.

Art. 865. Correrán de cuenta del asegurador los riesgos del trasbordo y los del nuevo viaje hasta que se alijen los efectos en el lugar designado en la póliza del seguro.

Art. 866. Asimismo son responsables los aseguradores de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque, excedente de flete, y todos los demás gastos causados para trasbordar el cargamento.

Art. 867. Si no se hubiere encontrado nave para trasportar hasta su destino los efectos asegurados, podrá el propietario hacer el abandono.

Art. 868. Los aseguradores tienen para evacuar el trasbordo y conducción de los efectos el término de seis meses, si la inhabilitación de la nave hubiere ocurrido en los mares que circundan las costas occidentales de la América desde Valparaiso hasta las Californias y de los que circundan las costas orientales desde el Orinoco hasta Nueva York, y un año si se hubiere verificado en lugar mas apartado, contándose estos plazos desde el día en que se les hubiere intimado por asegurado el acaecimiento.

Art. 869. En caso de interrumpirse el viaje del buque por embargo ó detención forzada, lo comunicará el asegurado á los aseguradores luego que llegue á su noticia, y no podrá usar de la acción de abandono hasta que hayan trascurrido los mismos plazos prefijados en el artículo anterior.

Los asegurados están obligados á prestar á los aseguradores los auxilios que estén en su mano para conseguir que se alce el embargo,

[a] Este artículo es parecido al art. 791 del Código Español.

y deberán hacer por sí mismos las gestiones convenientes á este fin, en caso de que por hallarse los aseguradores en país remoto no puedan obrar desde luego de común acuerdo.

ECUADOR.

Título V.—*Del fletamento.*

Sección 1°.—Del contrato de fletamento.

Art. 668. El contrato de fletamento debe hacerse por escrito; y si fuere por documento privado, se harán de él tantos ejemplares cuantas sean las partes interesadas.

Debe expresar:

La clase, nombre y toneladas de la nave;

Su bandera y el lugar de su matrícula;

El nombre del capitán y de los contratantes, y su respectivo domicilio;

Si se fleta el todo ó parte de la nave, expresándose la cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obligan respectivamente á cargar y recibir;

Los lugares y tiempos convenidos para la carga y descarga;

El precio convenido y el tiempo de su pago;

La indemnización que se pacte para los casos de demora;

Cualquiera otra condición en que convengan los contratantes.

Art. 669. Si el tiempo de la carga y de la descarga no está fijado en el contrato, se arregla según el uso de la plaza respectiva.

Art. 670. Si el tiempo y modo de pago no estuvieren fijados en el contrato, el flete es exigible, hecha que sea la descarga.

Art. 671. Las naves pueden ser fletadas por viaje, por mes, ó de cualquiera otra manera en que convengan los contratantes.

Art. 672. El viaje se considera principiado desde la salida de la nave del lugar donde principió á recibir su carga, ó del lugar donde tomó el lastre, si debió salir en lastre.

Art. 673. Cuando la nave es fletada por mes, no habiendo pacto en contrario, se entiende que el término principia desde que se hace á la vela.

Art. 674. Si el fletador no ha puesto á bordo carga alguna en el tiempo fijado por el contrato, ó por el uso en su caso, el fletante puede á su elección:

1°. Exigir la indemnización que haya fijado el contrato para casos de demora, ó una que fijen peritos á falta de convenio:

2°. Rescindir el contrato y exigir del fletador la mitad del flete estipulado:

3°. Emprender el viaje en lastre, setenta y dos horas después de haber hecho citar al fletador; y exigir de éste, rendido el viaje, íntegros el flete y las estadías á que hubiere lugar:

Art. 675. Cuando el fletador no ha cargado sino parte de la carga en el tiempo fijado en el contrato, el fletante tiene derecho á eligir entre reclamar las indemnizaciones expresadas en el artículo anterior y emprender viaje con la parte de cargamento recibido, en los términos expresados en el núm. 3° del mismo artículo.

Art. 676. Si la nave hubiere salido del puerto con parte de la carga, en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, y le sobreviniere un caso de avería gruesa, el fletante podrá exigir del fletador por contribución las dos terceras partes de lo que le correspondería por lo que no cargó.

Art. 677. Cuando el fletante tenga el derecho de hacer salir la nave con parte de la carga, podrá cargarla sin el consentimiento del fletador para asegurar el flete y la contribución en el caso de avería gruesa; pero el beneficio del flete corresponderá al fletador; y será en su descargo la contribución que en la avería corresponde á estas mercaderías.

Art. 678. Si el fletador sin haber cargado nada, quiere rescindir el contrato, antes de vencer el término estipulado para cargar, podrá hacerlo pagando al fletante la mitad del flete convenido. Si hubiere cargado algo, pagará además los gastos de descarga y los perjuicios que cause esta operación.

Las reglas precedentes son aplicables al desistimiento del fletamento por viaje redondo; y si éste fuere por meses, se calculará por peritos la duración probable del viaje.

Art. 679. Si el fletador cargare más de lo convenido en el contrato, pagará el flete del exceso según el precio estipulado en el mismo contrato.

Art. 680. El capitán puede poner en tierra en el lugar de la carga, los efectos que encuentren en la nave embarcados sin su consentimiento, ó cobrar por ellos el flete más alto que se acostumbre en la misma plaza.

Art. 681. El fletante que declare tener la nave mayor capacidad de la que tiene, es responsable de los perjuicios que ocasione al fletador; salvo que el error no exceda de la cuadragésima parte, ó que la declaración esté conforme con la certificación de arqueo.

Art. 682. Si fletada una nave para ida y vuelta retorna sin carga, ó con carga incompleta por causa del fletador, satisfará éste el flete íntegro.

Art. 683. El fletador está en la obligación de entregar al fletante ó capitán en el término de cuarenta y ocho horas después de terminada la carga, los papeles y documentos prescritos por la ley para el transporte de las mercaderías, á menos que haya convenio en contrario.

Si el fletador no cumpliere con esta obligación, será responsable de

los daños y perjuicios, y el fletante ó el capitán podrán ser autorizados por el juez, según las circunstancias, para descargar las mercaderías.

Art. 684. Siempre que la nave sufriere retardo en su salida ó en su navegación, ó en lugar de su descarga, por hechos del fletador, sufrirá éste los gastos de la demora.

Art. 685. El fletante es responsable de los daños y perjuicios que sufra el fletador, si la nave no pudiere recibir la carga en el tiempo fijado en el contrato, ó si hubiere retardo en la salida, ó en la navegación, ó en el lugar de su descarga por culpa del capitán ó del mismo fletante.

Art. 686. Cuando una nave ofrece tomar á flete la carga que se presente, el fletante ó el capitán podrá fijar el tiempo durante el cual la recibirá. Después de este tiempo la nave deberá salir con el primer viento ó la primera marea favorable, si no se pactare otra cosa entre el capitán y los cargadores.

Art. 687. Si una nave ofrece tomar á flete la carga que se presente, y no hay fijado tiempo para la salida, cada uno de los cargadores podrá sacar su carga sin pagar flete, devolviendo los conocimientos que se hubieren firmado y pagando los gastos de carga y descarga.

Sin embargo, si la nave estuviere ya cargada en más de las tres cuartas partes de su cabida, el capitán estará en la obligación de salir en la primera ocasión favorable, si lo exige la mayoría de los cargadores, ocho días después de la intimación al efecto, sin que ninguno de los cargadores pueda retirar su carga.

Art. 688. Si una nave fuere detenida á su salida, durante el viaje ó en el lugar de la descarga por hecho ó negligencia del fletador ó de algún cargador, el fletador ó cargador serán responsables para con el fletante, el capitán y los otros cargadores de los daños y perjuicios, á los que quedan afectas las mercaderías cargadas.

Art. 689. Si la nave fuere detenida en el acto de la salida, durante el viaje, ó en el puerto de su descarga por culpa del capitán, éste será responsable para con el fletador y cargadores de los daños y perjuicios que sufran.

Art. 690. En los casos de los dos artículos precedentes, los daños y perjuicios serán fijados por peritos.

Art. 691. Si el fletador ó cargador sin consentimiento ni conocimiento del capitán, pusiere á bordo efectos de salida ó de entrada prohibidos, ó si causare por algún otro hecho ilícito perjuicios á la nave, al capitán ó á otros interesados, deberá indemnizarles; y áun en el caso de que sus efectos fueren confiscados, deberá pagar el flete íntegro y la avería gruesa.

Art. 692. Si el capitán tuviere que hacer reparar la nave durante el viaje, el fletador y el cargador deberán esperar que la nave esté reparada, ó sacar sus efectos pagando el flete, los gastos de descarga y

de estiva y la avería gruesa, debiendo restituír los conocimientos. Si alguno de éstos hubiere sido despachado ya, el desembarco de los efectos sólo podrá tener lugar por disposición de un juez competente, y bajo fianza que dé el fletador ó cargador por las consecuencias que tengan los conocimientos despachados.

Si la nave fuere fletada por mes, no deberá pagar flete durante la reparación; ni aumento de flete, si la nave fuere fletada por viaje.

Art. 693. Si la nave no pudiere ser reparada, el capitán deberá fletar por su cuenta, una ó varias naves para trasportar las mercaderías al lugar de su destino, sin poder exigir aumento de flete.

Si el capitán no pudiere conseguir naves para el trasporte, deberá tomar todas las medidas necesarias para que no sufran deterioro las mercaderías, y dar aviso á los fletadores, ó cargadores, para que ellos dispongan la traslación de las mercaderías á su destino primitivo, ú otra cosa que tengan por conveniente.

En el primer caso, los fletadores ó cargadores pagarán el flete íntegro, y los gastos de trasporte serán por cuenta del capitán; en el segundo caso, pagarán el flete proporcional hasta el punto donde fué interrumpido el viaje; y los gastos de ahí en adelante serán de su cuenta.

Art. 694. Será responsable el capitán de daños y perjuicios y perderá el flete si se le probare que la nave ántes de salir del puerto no se hallaba en estado de navegar. La prueba es admisible no obstante las certificaciones y visita de salida.

Art. 695. Se debe el flete de las mercaderías de que el capitán se haya visto precisado á disponer para necesidades urgentes de la nave, en los casos que le permite este código, si la nave llegare á buen puerto; y en proporción al camino hecho, si naufragare.

Art. 696. Se debe el flete de las mercaderías arrojadas al mar para salvar la nave, á reserva de la contribución como avería gruesa.

Art. 697. Si estuviere bloqueado el puerto á que la nave va destinada, el capitán, si no tiene órdenes contrarias, debe conducir el cargamento á uno de los puertos vecinos de la misma nación á que le fuere posible y permitido abordar, y se debe pagar el flete.

Art. 698. No se debe el flete de las mercaderías perdidas por naufragio ó zaborda, ó apresadas por enemigos ó piratas; y si ha sido pagado anticipadamente, debe restituírse, á ménos que haya convención en contrario.

Art. 699. Si la nave y las mercaderías fueren rescatadas, ó si las mercaderías fueren salvadas del naufragio, el flete deberá pagarse hasta el lugar del apresamiento ó del naufragio; y si el capitán llevare las mercaderías á su destino, recibirá íntegro el flete.

Art. 700. No se debe flete por las mercaderías que fueren salvadas en el mar ó en la costa sin cooperación del capitán, y que después fueren entregadas á los interesados.

Art. 701. Vencido el tiempo de la descarga, fijado en el contrato ó

por disposición legal, el capitán tendrá el derecho de exigir del fletador ó del consignatario la descarga de la nave y el pago del flete y de la avería.

Art. 702. Si han transcurrido los días de estadía y hay cuestión sobre la descarga, el capitán podrá, con autorización del juez, descargar las mercaderías y ponerlas en depósito en manos de un tercero, sin perjuicio del derecho del fletante sobre las mismas mercaderías.

Art. 703. El capitán no puede retener las mercaderías á bordo de la nave por falta de pago del flete, de la avería gruesa ó de gastos.

Puede exigir el depósito de las mercaderías en manos de tercero hasta el pago de lo que corresponda, y si son efectos sujetos á deterioro, puede pedir la autorización judicial para su venta.

Si la avería gruesa no pudiere ser ajustada inmediatamente, podrá pedir la consignación judicial de una suma que fijará el juez.

Art. 704. El capitán tiene preferencia sobre todos los demás acreedores por el flete, avería y gastos en las mercaderías trasportadas, hasta veinte días después de su entrega, si no han pasado á mano de terceros.

Art. 705. El capitán que entregare las mercaderías sin hacerse pagar el flete, las averías y otros gastos, ó sin tomar las precauciones que le conceden las leyes vigentes en el lugar de la descarga, pierde su derecho contra el fletador ó el cargador, si estos probaren haber tenido la suma correspondiente en poder de aquél que recibiere las mercaderías, ó que no pueden obtener el reembolso por la quiebra de éste.

Art. 706. Si el consignatario se negare á recibir las mercaderías, el capitán puede, con autorización del juez, hacer vender una parte, y, caso necesario, el todo, para el pago del flete, de las averías y gastos; debiendo depositar judicialmente el exceso, y sin perjuicio de sus derechos contra el fletador ó cargador por el déficit.

Si la negativa del consignatario se fundare en averías ú otra causa de que hubiere de responder el capitán, podrá éste ser obligado á dar fianza suficiente, antes de pagársele el flete.

Art. 707. Cuando el flete fuere ajustado por número, medida ó peso, el capitán tendrá el derecho de exigir que las mercaderías sean contadas, medidas ó pesadas en el acto de la descarga.

Art. 708. Si en el caso del artículo que precede, el capitán descargare las mercaderías sin contarlas, medirlas ó pesarlas, el consignatario tendrá el derecho de hacer constar su identidad, el número, la medida ó el peso, áun con el testimonio de las personas que hubieren estado empleadas en la descarga.

Art. 709. Si hubiere presunción de que las mercaderías están averiadas ó disminuídas, el capitán, el consignatario ó cualquier otra persona interesada pueden exigir que las mercaderías sean examinadas judicialmente á bordo de la nave antes de la descarga.

Esta solicitud por parte del capitán en nada perjudica su defensa.

Art. 710. Si las mercaderías fueren entregadas mediante un recibo suelto ó dado en el conocimiento, en que se exprese que están averiadas ó disminuídas, los consignatarios conservan el derecho de hacerlas examinar judicialmente, siempre que la solicitud se haga en las cuarenta y ocho horas después de la entrega.

Art. 711. Si la avería ó la disminución no fueren visibles exteriormente, la inspección judicial puede hacerse válidamente después de haber pasado las mercaderías á manos del consignatario, siempre que se solicite en las setenta y dos horas después de la entrega, y que la identidad de las mercaderías se compruebe según lo dispuesto en el art. 708, ó por otro medio legal.

Art. 712. El cargador no puede abandonar por el flete las mercaderías que han perdido de su valor, ó que se han deteriorado por vicio propio ó caso fortuito. Mas si son vasijas que contengan vino, aceite, miel ú otro líquido y éstos se han reducido á ménos de la mitad en algunos de ellos, puede el cargador abandonar éstos por el flete, excepto que el capitán pruebe que la disminución provino de vicio propio de las vasijas, ó que estuvieren tapadas defectuosamente.

Art. 713. El contrato de fletamento queda resuelto de derecho, sin que ninguna de las partes pueda exigir flete ni indemnización, si ocurriere alguna de las circunstancias siguientes, antes de la salida de la nave:

1ª. Si una fuerza mayor ó caso fortuito impidieren la salida de la nave;

2ª. Si hubiere prohibición de exportar del lugar de su salida todos ó parte de los efectos comprendidos en un mismo contrato de fletamento, ó de importarlos en el de su destino;

3ª. Si hubiere interdicción de comercio con el país á que estuviere destinada la nave, ó fuere bloqueado el puerto del destino.

En estos casos los gastos de carga y de descarga son por cuenta del fletador; y del fletante los salarios y gastos de la tripulación.

Art. 714. El contrato de fletamento podrá resolverse á solicitud de una de las partes, si antes de principiarse el viaje sobreviene una guerra por la cual la nave y el cargamento, ó cualquiera de ellos dejen de ser considerados como propiedad neutral.

Si no estuvieren libres la nave ni el cargamento, ninguna de las partes puede exigir á la otra, indemnización alguna: los gastos de la carga y de la descarga serán en este caso de cuenta del fletador.

Si sólo el cargamento no estuviere libre, el fletador pagará al fletante todos los gastos necesarios para el equipo de la nave, y para los sueldos y la manutención de la tripulación, hasta el día en que se exija la resolución; ó si las mercaderías ya estuvieren á bordo, hasta el día de la descarga.

Si sólo la nave no estuviere libre, el capitán pagará todos los gastos de la carga y de la descarga.

Art. 715. En los casos mencionados en los dos artículos anteriores, el capitán conserva los derechos que hubiere adquirido al pago de estadías, y por avería gruesa por daños sobrevenidos antes de la resolución del contrato.

Art. 716. Si una nave fletada para varios destinos, después de haber terminado un viaje, se hallare en el puerto en que debería comenzar otro viaje, se observarán las disposiciones siguientes, caso de sobrevenir una guerra antes de principiar el viaje nuevo:

1ª. Si no estuvieren libres ni la nave ni la carga, la nave deberá permanecer en el puerto hasta la paz, ó hasta que pueda salir con un convoy ó de otra manera segura, ó hasta que el capitán reciba órdenes del propietario y de los cargadores.

Si la nave estuviere cargada, el capitán podrá depositar las mercaderías en almacenes ú otros lugares seguros, hasta que se pueda continuar el viaje ó hasta que se tomen otras medidas. Los sueldos y la manutención de la tripulación, los alquileres de almacenes y demás gastos causados por el retardo se pagarán como avería gruesa.

Si la nave no estuviere cargada aun, las dos terceras partes de los gastos serán de cuenta del fletador.

2ª. Si sólo la nave no estuviere libre, el contrato será resuelto, si lo exige el fletador, por lo que resta del viaje.

Si la nave estuviere cargada, el fletante paga los gastos de carga y descarga. En este caso sólo podrá exigir el flete por el viaje hecho, las estadías y la avería gruesa.

3ª. Si, al contrario, la nave estuviere libre, y no lo estuviere el cargamento, y el fletador no quisiere cargar, la nave podrá salir sin carga y completar su viaje con derecho á exigir la totalidad del flete, terminado que sea el viaje.

Por lo que respecta á avería y gastos de carga del nuevo cargamento y del flete que resulte de éste, se observará lo dispuesto en los arts. 676 y 677.

Art. 717. Cuando una nave es fletada en lastre para otra plaza donde debe recibir carga para un viaje, queda resuelto el contrato, si habiendo llegado la nave al lugar de la carga, sobreviene una guerra que le impide seguir el viaje, sin que haya lugar á indemnización por ninguna de las partes, si el impedimento proviene sólo de la nave ó de ella y del cargamento, pero si proviniere sólo del cargamento, el fletador deberá pagar la mitad del flete convenido.

Art. 718. Si por sobrevenir una interdicción de comercio con el país á que se dirija la nave, ó por riesgo de enemigos ó piratas se viere el capitán precisado á regresar con la carga, se le deberá únicamente el flete de ida, aunque el contrato haya sido por ida y vuelta.

Art. 719. Subsiste el fletamento, cuando sólo ocurra accidentes de fuerza mayor ó caso fortuito que impidan por poco tiempo la salida de la nave ó cuando acontezcan durante el viaje sin culpa del capitán; sin

lugar, en tales casos, á indemnización ó aumento de flete. Si la nave estuviere fletada por mes, no se contará el tiempo de la detención. Durante la detención de la nave, puede el fletador descargar las mercaderías á su costa, á condición de volver á cargarlas oportunamente.

Art. 720. Las disposiciones contenidas en esta sección son aplicables á los fletamentos parciales.

Sección II.—Del conocimiento.

Art. 721. El cargador y el capitán que recibe la carga se darán mútuamente un conocimiento escrito en idioma español que expresará:

La fecha;

El nombre y domicilio del capitán;

La clase, nacionalidad, nombre y toneladas de la nave;

El nombre del cargador y del consignatario;

El lugar de la carga y de su destino;

La naturaleza y cantidad de los objetos que se han de transportar, y sus marcas y números;

El flete convenido.

El conocimiento puede ser á la orden, al portador, ó á favor de persona determinada.

Art. 722. Del conocimiento se harán los ejemplares que exija el cargador, debiendo ser cuatro por lo menos. Cada ejemplar será firmado por el capitán y por el cargador, y debe expresar el número total de ejemplares que se firmen. Uno de los ejemplares tomará el capitán.

Art. 723. Dentro de veinticuatro horas después de terminada la carga, deben firmarse los conocimientos, y devolverse al capitán sus recibos provisionales.

Art. 724. Si el capitán no recibiere los efectos contados, pesados ó medidos, podrá indicar en el conocimiento que ignora su especie, número, peso ó medida.

Art. 725. Si el capitán probare que su nave no podía contener la cantidad de efectos mencionados en el conocimiento, esta prueba hará contra el cargador; pero el capitán deberá indemnizar á aquéllos que sobre la fe de los conocimientos hubieren pagado al cargador ó al portador del conocimiento más de lo que contenía el buque, sin perjuicio del derecho del capitán contra el cargador.

Art. 726. Los conocimientos hechos según las disposiciones anteriores hacen fe entre las partes interesadas en el cargamento, y entre ellas y los aseguradores.

Art. 727. Los cargadores no podrán desembarcar sus mercaderías ni variar la consignación sin restituir al capitán todos los conocimientos que les hubiere entregado.

Si el capitán consintiere el desembarque ó el cambio de la consigna-

ción sin haber retirado los conocimientos, será responsable de la carga al portador legítimo de ellos.

Art. 728. Siempre que los cargadores no puedan devolver los conocimientos, deberán otorgar fianza á satisfacción del capitán por el íntegro valor de la carga; y no otorgándola, no podrá éste ser compelido á entregar las mercaderías ni á firmar nuevos conocimientos para distinta consignación.

Art. 729. Falleciendo el capitán ó cesando en su oficio antes de hacerse á la vela, los cargadores exigirán al sucesor la revalidación de los conocimientos; y no exigiéndola, el sucesor responderá solamente de la carga existente á bordo cuando entró á ejercer su empleo.

El capitán que revalide los conocimientos de su antecesor, sin previo examen de su conformidad con la carga, responderá de las faltas que últimamente se notaren.

Si para la revalidación el capitán exigiere el reconocimiento de la carga, los costos de esta diligencia serán de cuenta del propietario de la nave, sin perjuicio de sus derechos para cobrarlos del capitán cesante, si éste dejó de serlo por haber dado motivo para su remoción.[a]

Art. 730. Antes de principiarse la descarga, el portador de un conocimiento deberá presentarlo al capitán para que se le entreguen directamente las mercaderías; y omitiendo hacerlo, serán de su cuenta los gastos del almacenaje y comisión de depósito, si el capitán lo hubiese solicitado.

Art. 731. Se prohibe al capitán hacer entrega de la carga siempre que concurran á exigirla varios portadores de conocimientos relativos á unas mismas mercaderías.

Art. 732. Llegado el caso previsto en el artículo anterior, el capitán pondrá la carga á disposición del juzgado de comercio para que ordene su depósito con noticia de los interesados, oiga á éstos y resuelva acerca de la propiedad y entrega de las mercaderías. Los interesados y el depositario deberán solicitar la venta de las mercaderías que por su naturaleza ó por su estado se hallen expuestas á sufrir algún deterioro.

El producto de la venta, deducidos los costos y comisiones de depósito, será judicialmente consignado.

Art. 733. Hallándose disconformes los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al contenido del presentado por el capitán, si estuviere escrito en su totalidad ó llenado de mano del mismo cargador ó del dependiente encargado de la expedición de su tráfico, ó al contexto del exhibido por el cargador siendo escrito ó llenado por el capitán.

Si los conocimientos presentados tuvieren respectivamente la enunciada calidad prelativa, se estará al resultado de las demás pruebas que rindan las partes.

---

[a] Véase el art. 714 del Código Español.

Art. 734. No se admitirá al capitán la excepción de que firmó los conocimientos en confianza y bajo la promesa de que se le entregaría la carga designada en ellos.

Art. 735. El consignatario devolverá al capitán los conocimientos al tiempo de recibir la carga, y en uno de los ejemplares pondrá el recibo correspondiente.

Siendo moroso en la entrega del conocimiento con recibo, el consignatario responderá al capitán de los daños y perjuicios que le ocasione la dilación.

No incurre en mora el consignatario que retarda la entrega del recibo hasta el resultado del reconocimiento de sus mercaderías.[a]

Art. 736. Las demandas entre el capitán y el cargador que se refieran á la carga serán necesariamente apoyadas en el conocimiento, y sin la exhibición de éste no se les dará curso.

Título VII.—*Del contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo.*

Art. 803. En el contrato á la gruesa, uno de los contratantes presta al otro una cantidad de dinero, ú otra cosa apreciable en dinero sobre objetos expuestos á riesgo marítimo, á condición que, si perecen ó se deterioran por accidente de mar, el que ha dado el capital no puede cobrarlo sino hasta concurrencia de lo que los objetos valgan; pero que si llegan felizmente á su destino, el que ha tomado la suma estará obligado á pagarla con una prima ó utilidad convenida.

Art. 804. El contrato á la gruesa debe hacerse por documento público ó privado: en este último caso debe registrarse en la oficina de registro, dentro de ocho días de su fecha, ó depositarse en la aduana donde se despacha la nave, un duplicado de él dentro del mismo término, so pena de perder el dador su privilegio.

En país extranjero se hará el contrato según la costumbre del lugar, observándose lo dispuesto en el art. 635 de este Código; y si se hiciere por documento privado, se depositará un duplicado en el consulado ecuatoriano, y á falta de éste, en la aduana del lugar ó en un comerciante de respetabilidad.

Los contratos á la gruesa hechos verbalmente son ineficaces en juicio, y no se admitirá prueba sobre ellos.[b]

Art. 805. El contrato á la gruesa debe contener:

El lugar y la fecha del contrato;

Los nombres, apellidos y domicilios del dador y tomador;

El capital prestado;

La prima convenida;

Los efectos que se afectan al préstamo;

La clase, nombre y matrícula de la nave;

El nombre, apellido y domicilio del capitán;

---

[a] Véase el art. 718 del Código Español.

[b] Véase el art. 720 del Código Español.

El viaje por el cual se corra el riesgo ó por qué tiempo;

El tiempo del reembolso;

Si no se fijare este tiempo se considerará como tal el momento en que dejó de existir el riesgo.

ART. 806. El contrato á la gruesa puede hacerse á la orden; y en este caso puede trasportarse por endoso sucediendo el endosatario en todos los derechos y riesgos del endosante; pero la garantía del pago no se extiende al provecho marítimo, sino á los intereses legales, salvo convención en contrario.

ART. 807. Los préstamos á la gruesa pueden constituírse, conjunta ó separadamente, sobre todo ó parte:

Del casco y quilla de la nave;

De las velas y aparejos;

Del armamento y vituallas;

Del cargamento.

Los créditos provenientes de estos préstamos tienen privilegio sobre los objetos respectivamente designados, en proporción de la cuota afecta al préstamo.

El privilegio del préstamo sobre casco y quilla comprende también los fletes devengados.

ART. 808. Á solicitud del dador puede declararse nulo el contrato á la gruesa hecho sobre objetos de menos valor que la suma prestada, si se probare fraude por parte del tomador.

Si no hubiere fraude, el contrato será válido hasta por el valor de las cosas afectas al préstamo, según la estimación hecha ó convenida entre las partes. El dador será reembolsado del exceso con los intereses legales.

ART. 809. Se prohibe el préstamo á la gruesa sobre fletes no ganados ó utilidades esperadas.

En este caso el dador tendrá derecho sólo á la devolución del capital sin intereses.

ART. 810. Ningún préstamo á la gruesa puede hacerse á la gente de mar sobre sus salarios ó utilidades.

ART. 811. En el lugar donde esté el dueño de la nave, no puede el capitán sin consentimiento de aquél, manifestado de una manera auténtica ó por su intervención en el acto, tomar prestado á la gruesa; y si lo hace, sóla es válido el contrato respecto de la parte que el capitán tenga en la nave ó en el flete. Queda salvo el caso expresado en el art. 634 de este Código.

ART. 812. Las cantidades tomadas á la gruesa para el último viaje se pagan con preferencia á las prestadas para algún viaje anterior, aunque se declare dejar éstas por continuación ó renovación.

Los préstamos hechos durante el viaje prefieren á los que se hayan hecho antes de la salida de la nave, y entre aquéllos se gradúa la prelación por el orden inverso de las fechas; pero los préstamos hechos

durante la permanencia en un puerto concurren con la misma preferencia.

Art. 813. Si las mercaderías embarcadas en la nave designada en el contrato, fueren trasbordadas á otra, no perjudican al dador los daños sufridos en ésta por riegos marítimos, á menos que se pruebe que el cambio se hizo por fuerza mayor.

Art. 814. Los préstamos sobre mercaderías hechos antes de principiarse el viaje, deben ser anotados en los conocimientos, con indicación de la persona á quien el capitán debe comunicar la llegada á su destino. Caso contrario, el consignatario de las mercaderías tendrá preferencia sobre el portador del contrato á la gruesa, si hubiere aceptado letras de cambio ó anticipado dinero sobre el conocimiento.

El capitán que ignore á quien deba participar la llegada al puerto de su destino, podrá descargar las mercaderías sin quedar responsable al portador del contrato á la gruesa.

Art. 815. El capitán que de mala fe descargue las mercaderías afectas á un préstamo á la gruesa, con perjuicio del dador, queda personalmente responsable hacia éste.

Art. 816. Á falta de convenio expreso se entiende que los riesgos respecto de la nave, sus aparejos, armamento, vituallas y flete, corren desde que se hace á la vela, hasta que da fondo en el lugar de su destino; respecto de las mercaderías, desde que se cargan en la nave ó en las embarcaciones que han de llevarlas á ella; ó desde la fecha del contrato, si el préstamo se hiciere durante el viaje, estando ellas á bordo. El riesgo terminará en los dos últimos casos cuando las mercaderías estén descargadas ó debieren estarlo.

Art. 817. Si después de celebrado el contrato á la gruesa no tuviere lugar el viaje para el cual se hizo, el dador cobrará con privilegio su capital y los intereses legales; pero si ya hubiere principiado el riesgo, tendrá derecho á la prima.

Art. 818. El tomador es responsable personalmente por el capital y la prima, si por hecho ó consentimiento suyo cambia de destino la nave; si la nave ó las mercaderías afectas se deterioran, disminuyen ó perecen por vicio propio de la cosa, ó por hechos ó negligencia del mismo tomador.

Art. 819. Se extingue el crédito por la pérdida total de los objetos sobre que fué contraído el préstamo á la gruesa, si esta pérdida acontece por caso fortuito en el tiempo y lugar de los riesgos.

Art. 820. En los préstamos á la gruesa sobre mercaderías, no se libra el tomador de responsabilidad por la pérdida de la nave y del cargamento, sino justifica que en ella estaban por su cuenta los efectos declarados como objeto del préstamo.

Cuando la pérdida no es total, el pago de la cantidad prestada á la gruesa y sus intereses se reduce á la parte salvada de las cosas afectas al préstamo, deducidos los gastos de salvamento.

ART. 821. Si el préstamo se hubiere hecho sobre parte de los objetos, el tomador participará también de los restos salvados en proporción á la parte libre de la obligación del préstamo.

ART. 822. Los dadores á la gruesa contribuirán á las averías comunes en descargo de los tomadores; y cuando no haya convención en contrario también á las simples.

ART. 823. Si hay contrato á la gruesa, y de seguro sobre una misma nave ó un mismo cargamento, el producto de los efectos salvados se dividirá entre el dador á la gruesa sólo por su capital, y el asegurador por las sumas aseguradas, sueldo á libra de su interés respectivo; sin perjuicio de los privilegios establecidos en el art. 607 de este Código.[a]

TÍTULO VIII.—*Del seguro marítimo.*

ART. 824. Las disposiciones que contienen los arts. 534 hasta el 564, inclusive, de este Código son aplicables á los seguros marítimos, salvo los casos exceptuados en el presente título.

ART. 825. Pueden ser objetos del seguro marítimo:

1°. El casco y quilla de la nave, armada ó desarmada, con carga ó sin ella, sea que esté fondeada en el puerto de su matrícula ó en el de su armamento, sea que vaya navegando sola, en convoy ó en conserva.

2°. Los aparejos de la nave.

3°. El armamento.

4°. Las vituallas.

5°. El costo del seguro.

6°. Las cantidades dadas á la gruesa.

7°. La vida y la libertad de los hombres de mar y pasajeros.

8°. Las mercaderías cargadas, y en general todas las cosas de valor estimable en dinero, expuestas á riesgos de pérdida ó deterioro por accidentes de la navegación.[b]

ART. 826. Fuera de las cosas expresadas en el art. 539 no pueden ser asegurados:

1°. Los sueldos del capitán y tripulación.

2°. El flete no adquirido del cargamento existente á bordo.

3°. Las cantidades tomadas á la gruesa.

4°. Los premios de los préstamos marítimos.

5°. Las cosas pertenecientes á súbditos de nación enemiga.

6°. La nave habitualmente ocupada en el contrabando, ni el daño que le sobrevenga por haberlo hecho.

ART. 827. El seguro del cargamento, sin otra designación, comprende odas las mercaderías embarcadas, fuera del oro ó plata amonedados, las barras de estos mismos metales, las municiones de guerra, los diamantes, perlas y demás objetos preciosos.

---

[a] Véase el art. 735 del Código Español.

[b] Véase el art. 743 del Código Español.

Los objetos exceptuados en el inciso anterior será necesariamente especificados en la póliza.

Si el seguro fuere hecho por viaje redondo, comprende también las mercaderías cargadas en el puerto del destino y en los de la escala de la travesía de vuelta.

Art. 828. La nave puede ser asegurada por todo el valor del casco y quilla, aparejos, armamento y virtuallas, deduciéndose previamente las cantidades tomadas á la gruesa.

El cargamento podrá también ser asegurado, previa la deducción expresada, por el íntegro valor que las mercaderías tengan en el puerto de la expedición, al tiempo de su embarque, inclusos los gastos causados hasta ponerlas á bordo y la prima del seguro.

Art. 829. El seguro puede versar conjunta ó separadamente sobre el todo ó parte de los objetos enunciados en el art. 825, y celebrarse:

En tiempo de paz ó de guerra;

Antes de principiarse el viaje ó hallándose éste pendiente;

Por el viaje de ida y vuelta, ó por uno solo de ellos;

Por toda la duración del viaje, ó por un tiempo limitado;

Por todos los riesgos de mar, ó solamente por alguno de ellos.

Art. 830. Por el hecho de la suscripción de la póliza se presume que los interesados han reconocido justa la estimación hecha en ella de la cosa asegurada; pero tanto el asegurado como el asegurador podrán reclamar contra ella de conformidad con los arts. 543 y 547.

Ni el asegurado ni el asegurador podrán ejercitar ese derecho después de tener conocimiento del feliz arribo ó de la pérdida ó deterioro de los objetos asegurados; salvo el caso de fraude.

Art. 831. En el caso del art. 546, el valor de las mercaderías aseguradas se fijará por peritos, tomándose por base el precio que á ella se asigne con arreglo á lo dispuesto en el inciso 2° de art. 828.

Art. 832. No determinándose en la póliza el valor de las cosas aseguradas, y consistiendo éstas en los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por trueques, la estimación se hará por el precio que tenían en el puerto de su expedición las mercaderías que se dieron en cambio, incluyendo en ella todos los gastos posteriores.

Art. 833. La estimación hecha en moneda extranjera se reducirá á moneda de la República, conforme al curso del cambio en el día en que se hubiere firmado la póliza.[a]

Art. 834. En el seguro marítimo se entiende por riesgos de mar los que corren las cosas aseguradas por tempestad, naufragio, varamiento con rotura ó sin ella, abordaje fortuito, cambio forzado de ruta, de viaje ó de nave, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, retención por orden de algún gobierno, represalias, y, generalmente, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar, salvo los exceptuados literalmente en la póliza.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 753 del Código Español.

Art. 835. No fijandose en la póliza el principio y fin de los riesgos, se entiende que estos principian y concluyen para los asegurados en las épocas que determina el art. 816.

En el seguro de sumas prestadas á la gruesa, los riesgos comienzan y acaban para los aseguradores desde el momento en que comienzan y acaban para el dador, según la ley ó la convención notificada á los aseguradores.

Art. 836. Revocado ó variado el viaje antes que las cosas aseguradas hayen principiado á correr los riesgos, queda rescindido el seguro.

Art. 837. Es de ningún valor el seguro contratado con posterioridad á la cesación de los riesgos, si al tiempo de firmar la póliza el asegurado tuviere conocimiento de la pérdida de los objetos asegurados ó el asegurador de su feliz arribo.

Este conocimiento puede acreditarse por cualquiera de los medios probatorios que admite este Código.

Art. 838. Las partes podrán estipular que la prima será aumentada en caso de guerra, ó disminuída sobreviniendo la paz.

Omitiéndose la fijación de la cuota, ésta será determinada por peritos, habida consideración al aumento ó disminución de los riesgos.

Art. 839. El acortamiento voluntario del viaje sin variación de ruta no autoriza la reducción de la prima.

Art. 840. Fuera de los requisitos que exige el art. 536, la póliza de seguro de la nave ó de su cargamento deberá expresar:

1°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

2°. El nombre de la nave, su porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación; ya verse el seguro sobre la misma nave; ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento;

3°. El lugar de la carga, el de la descarga y los puertos de escala;

4°. El puerto de donde ha salido ó debido salir la nave y el de su destino;

5°. El lugar donde los riesgos principian á correr por cuenta del asegurador, con designación específica de los que fueren excluídos del seguro;

6°. El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje redondo ó sólo por el de ida ó vuelta;

7°. El tiempo, lugar y modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños y de la prima;

8°. La fecha y hora del contrato, aunque el viaje no esté principiado.[a]

Art. 841. La póliza de seguro de las cantidades dadas á la gruesa deberá enunciar:

1°. El nombre del tomador áun cuando éste sea el capitán;

---

[a] Véase el art. 738 del Código Español.

2°. El nombre y destino de la nave que debe hacer el viaje, y el del capitán que la mande;

3°. Los riesgos que tome sobre sí el asegurador, y los que hayan sido exceptuados por el dador;

4°. Si las cantidades prestadas lo han sido en el lugar de la descarga ó en puerto de arribada forzosa.[a]

Art. 842. La póliza de seguro de vida se arreglará á lo prescrito en el árt. 573.

Art. 843. Además de los requisitos contenidos en los núms. 1°, 2°, y 4° del art. 840, la póliza de seguro de la libertad de los navegantes deberá expresar:

1°. El nombre, appellido, edad y señales que identifiquen la persona asegurada;

2°. La cantidad convenida por el rescate y los gastos de regreso á la República;

3°. El nombre, appellido y domicilio de la persona encargada del rescate;

4°. El término en que se ha de verificar el rescate y la indemnización que deba darse al asegurado, caso de no conseguirse.

Art. 844. Los cónsules ecuatorianos podrán autorizar las pólizas de los seguros que se celebren en las plazas de comercio de su residencia, si alguno de los contratantes fuere ecuatoriano.

Art. 845. Siendo varios los seguros sobre una misma cosa, los aseguradores firmarán la póliza simultánea ó sucesivamente, expresando cada uno en el último caso, la fecha y hora antes de su firma.

Art. 846. Una sola póliza puede comprender diferentes seguros en una misma nave.

Puede también comprender el de la nave y su cargamento; pero en este caso se expresarán distintamente las cantidades aseguradas, sobre cada uno de estos objetos, so pena de nulidad del seguro.

Art. 847. Ignorando el asegurado la especie de mercaderías que espera, ó la nave que deba transportarlas, podrá celebrar el seguro, en el primer caso, bajo el nombre genérico de "mercaderías;" y en el segundo, con la cláusula, "en una ó más naves," con tal que declare en la póliza que ignora la circunstancia respectiva, y exprese la fecha y firma de las órdenes ó cartas de aviso que hubiere recibido.

Pero en el caso de siniestro, el asegurado deberá probar la salida de la nave ó naves del puerto de la carga, el embarque en ellas de las mercaderías perdidas, el verdadero valor de éstas y la pérdida de la nave.

Art. 848. El seguro contratado por un tiempo limitado se extingue por el mero transcurso del plazo convenido, áun cuando al vencimiento de éste se hallen todavía pendientes los riesgos.

---

[a] Véase el art. 721 del Código Español.

Art. 849. La determinación de la hora omitida en la póliza, se hará en perjuicio de la parte á quien favorezca la omisión.

Art. 850. El asegurador está obligado á indemnizar al asegurado las pérdidas y averías de los efectos asegurados, causadas por accidentes de mar, y los gastos hechos para evitarlas ó disminuírlas, siempre que aquéllas excedan del uno por ciento del valor del objeto perdido ó averiado.[a]

Art. 851. No expresándose en la póliza el tiempo del pago de las cosas aseguradas, daños y gastos de la responsabilidad de los aseguradores, éstos deberán verificarlo dentro de los diez días siguientes al en que el asegurado les presente su cuenta debidamente documentada.

Art. 852. Siempre que distintas personas aseguren el cargamento por partidas separadas, ó por cuotas, sin expresar los objetos que abrace cada seguro, los aseguradores pagarán á prorrata la pérdida parcial ó total que el cargamento sufra.

Art. 853. La variación de rumbo ó viaje, ocasionada por fuerza mayor, para salvar la nave ó su cargamento, no extingue la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 854. El cambio de la nave ejecutado por causa de innavegabilidad ó fuerza mayor después de principiado el viaje, no liberta á los aseguradores de la responsabilidad que les impone el contrato, áun cuando la segunda nave sea de distinto porte y pabellón.

Pero si la innavegabilidad ocurriere antes que la nave haya salido del puerto de la expedición, los aseguradores podrán continuar el seguro ó desistir de él, pagando las averías que hubiere sufrido el cargamento.

Art. 855. La cláusula "libre de avería," exonera al asegurador del pago de toda avería gruesa ó particular; á excepción de las que dan lugar al abandono de la cosa asegurada.

Art. 856. Si en el seguro se designan diferentes embarcaciones para cargar las cosas aseguradas, el asegurado podrá distribuírlas á su arbitrio, ó cargarlas en una sola, sin que por esta causa haya alteración en la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 857. Pero si el cargamento que fuere asegurado con designación de naves y fijación de la cantidad asegurada sobre cada una de ellas, fuere embarcado en menor número de naves que el señalado en la póliza ó en una sola de ellas, la responsabilidad de los aseguradores será reducida á las sumas aseguradas sobre la nave ó naves que hubieren recibido el cargamento.

En este caso el seguro de las cantidades aseguradas sobre las demás naves será ineficaz, y se abonará á los aseguradores la indemnización legal.

Art. 858. La autorización para hacer escala confiere derecho al capitán para arribar, hacer una cuarentena, descargar, vender mercaderías

---

[a] Véase el art. 755 del Código Español.

por menor, y áun para formar un nuevo cargamento, corriendo siempre los riesgos por cuenta de los aseguradores.

Las mercaderías cargadas en un puerto de escala convenido subrogan, para los efectos del seguro, á las descargadas en el mismo.

ART. 859. Celebrado el seguro con la cláusula "libre de hostilidades" el asegurador no responde de los daños y perjuicios causados por violencia, apresamiento, saqueo, piratería, órden de potencia extranjera, declaración de guerra y represalias, áun cuando tales actos precedan á la declaración de guerra.

El retardo ó cambio de viaje de los objetos asegurados, por causa de hostilidades, hace cesar los efectos del seguro, sin perjuicio de la responsabilidad de los aseguradores por los daños ó pérdidas ocurridas antes de las hostilidades.

ART. 860. No son responsables los aseguradores de los daños ó pérdidas provenientes de alguna de las causas siguientes:

1ª. Cambio voluntario de ruta, de viaje ó de nave sin consentimiento de los aseguradores;

2ª. Separación espontánea de un convoy habiendo estipulación para navegar en conserva;

3ª. Prolongación del viaje asegurado á un puerto más remoto que el designado en la póliza;

4ª. Mermas, desperdicios y pérdidas, procedentes de vicio propio de los objetos asegurados;

5ª. Deterioro del velamen y demás útiles de la nave, causado por su uso ordinario;

6ª. Dolo ó culpa del capitán ó de la tripulación, á ménos de convención en contrario;

7ª. Hecho del asegurado ó de cualquier otra persona extraña al contrato;

8ª. Gastos de remolque y demás que no constituyan avería;

9ª. Derechos impuestos sobre la nave ó su cargamento.

En los casos de este artículo los aseguradores devengan la prima estipulada, siempre que los objetos asegurados hubieren principiado á correr los riesgos.[a]

ART. 861. Las cosas perdidas y las vendidas durante el viaje por hallarse averiadas, serán pagadas por el asegurador según el valor expresado en la póliza del seguro, ó en su defecto, al precio de factura aumentado con los costos causados hasta ponerlos á bordo.

Si las mercaderías llegaren averiadas en todo ó en parte al puerto de la descarga, se fijará por peritos el precio en bruto que habrían tenido si hubiesen llegado ilesas, y el precio actual también en bruto; y el asegurador pagará al asegurado la parte de la suma asegurada que sea proporcional con la pérdida sufrida.

El asegurador pagará además los costos de la regulación.

[a] Véase el art. 756 del Código Español.

Art. 862. Para averiguar y fijar el valor de los objetos asegurados, no podrá el asegurador en ningún caso obligar al asegurado á venderlos, salvo que se haya convenido otra cosa en la póliza.

Art. 863. Si las mercaderías llegaren exteriormente averiadas ó mermadas, el reconocimiento y estimación del daño se harán por peritos antes de entregarlas al asegurado.

Pero si la avería no fuere visible al tiempo de la descarga, el reconocimiento y regulación pueden hacerse después que las mercaderías se hallen á disposición del asegurado, con tal que ambas diligencias sean practicadas dentro de setenta y dos horas, contadas desde la descarga sin perjuicio de las demás pruebas que rindan los interesados.

Art. 864. Siempre que la nave asegurada sufra avería por fortuna de mar, el asegurador sólo pagará dos tercios del importe de las reparaciones, háyanse ó no verificado; y esto en proporción de la parte asegurada con la que no lo está.

El otro tercio quedará á cargo del asegurado, por el mayor valor que se presume adquiere la nave mediante la reparación.

Art. 865. Los costos de reparación serán justificados con las cuentas respectivas, y en su falta, con la estimación de peritos.

Si no se hubiere verificado la reparación, el monto de su costo será también regulado por peritos para los efectos del artículo precedente.

Art. 866. Probándose que las reparaciones han aumentado el valor de la nave en más de un tercio, el asegurador pagará todos los costos de aquéllas, previa deducción del mayor valor adquirido por las reparaciones.

Art. 867. La deducción del tercio no tendrá lugar, si el asegurado prueba con un reconocimiento de peritos que las reparaciones no han aumentado el valor de la nave; sea porque ésta fuese nueva y el daño hubiese ocurrido en su primer viaje, sea porque la avería hubiese recaído en velas, anclas, ó en otros accesorios nuevos; pero áun en este caso, los aseguradores tendrán derecho á que se les rebaje el importe del demérito que hubieren sufrido los objetos indicados por su uso ordinario.

Art. 868. Si los aseguradores se encontraren en la obligación de pagar el daño causado por la filtración ó liquefacción de las mercaderías aseguradas, se deducirá del importe del daño el tanto por ciento que, á juicio de peritos, pierdan ordinariamente las mercaderías de la misma especie.

Art. 869. La restitución gratuita de la nave ó del cargamento apresado cede en beneficio de los respectivos propietarios; y en tal caso, los aseguradores no tendrán obligación de pagar la cantidad asegurada.[a]

Art. 870. Si estando asegurada la carga de ida y vuelta, la nave no trajere mercaderías de retorno, ó las traídas no llegaren á las dos terceras partes de las que aquélla podía trasportar, los aseguradores sólo

---

[a] Véase el art. 768 del Código Español.

podrán exigir dos terceras partes de la prima correspondiente al viaje de regreso, á menos que en la póliza se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 871. Los aseguradores tienen derecho para exigir al comisionista, llegado el caso de un siniestro, la manifestación de la persona por cuya cuenta hubiere celebrado el seguro.

Hecha la manifestación, los aseguradores no podrán pagar la indemnización estipulada sino al mismo asegurado ó al portador legítimo de la póliza.

Art. 872. Tienen asimismo derecho para rescindir el seguro siempre que la nave permanezca un año, después de firmada la póliza, sin emprender el viaje asegurado.

Art. 873. Los aseguradores tienen derecho á cobrar ó retener un medio por ciento sobre la cantidad asegurada, en los casos siguientes:

1°. Si la nulidad del seguro fuere declarada por alguna circunstancia inculpablemente ignorada de los aseguradores;

2°. Si antes que la nave se haga á la vela, el viaje proyectado fuere revocado, aunque sea por hecho del asegurado, ó si se emprende por un destino diverso del que señale la póliza;

3°. Si la nave fuere retenida, antes de principiarse el viaje, por orden del gobierno nacional;

4°. Si no se cargaren las mercaderías designadas, ó si éstas fueren trasportadas en distinta nave, ó por otro capitán que el contratado;

5°. Si el seguro recayere sobre un objeto íntegramente afecto á un préstamo á la gruesa ignorándolo el asegurador;

6°. En los casos previstos en el art. 542, inciso 2° del 543, y arts. 857 y 872.

Art. 874. Para obtener la indemnización del siniestro el asegurado debe justificar:

1°. El viaje de la nave;

2°. El embarque de los objetos asegurados;

3°. El contrato de seguro;

4°. La pérdida ó deterioro de las cosas aseguradas.

La justificación se hará, según el caso, con el contrato de seguro, el conocimiento, los despachos de la aduana, la carta de aviso del cargador, la póliza de seguro, la copia del diario de navegación, la protesta del capitán y las declaraciones de los pasajeros y tripulación, sin perjuicio de los demás medios probatorios que admite este código.

Los aseguradores pueden contradecir los hechos en que el asegurado apoye su reclamación, admitiéndoles toda especie de prueba.[a]

Art. 875. En caso de pérdida ó deterioro de las mercaderías que el capitán hubiere asegurado y cargado de su cuenta ó por comisión en la nave que gobierna, será obligado á probar, fuera de los hechos enunciados en el artículo precedente, la compra de las mercaderías con las

[a] Véase el art. 769 del Código Español.

facturas de los vendedores, y su embarque y trasporte con el conocimiento que deberá ser firmado por dos de los oficiales principales de la nave, y con los documentos de expedición por la aduana.

Esta obligación será extensiva á todo asegurado que navegue con sus propias mercaderías.

Art. 876. El asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas en los casos determinados por la ley, y cobrar á los aseguradores las cantidades que hubieren asegurado sobre ellas.

El comisionista que contrata un seguro está autorizado para hacer abandono siendo portador legítimo de la póliza.

Art 877. El abandono tiene lugar, salvo estipulación en contrario:

1°. En el caso de apresamiento;

2°. En el de naufragio;

3°. En el de varamiento con rotura;

4°. En el de innavegabilidad absoluta de la nave, por fortuna de mar; ó relativa, por imposibilidad de repararla;

5°. En el de embargo ó detención por el gobierno nacional ó una potencia extranjera;

6°. En el de pérdida ó deterioro material de los objetos asegurados que disminuya su valor en las tres cuartas partes á lo menos de su totalidad;

7°. En el de pérdida presunta de los mismos.

Todos los demás daños serán considerados como avería, y deberán soportarse por la persona á quien corresponda según la ley ó la convención.[a]

Art. 878. El abandono no puede ser condicional ni parcial.

Caso que la nave ó su carga no haya sido asegurada por todo su valor, el abandono no se extenderá sino hasta concurrencia de la suma asegurada, en proporción con el importe de la parte descubierta.

Si la nave y su carga fueren aseguradas separadamente, el asegurado podrá hacer abandono de uno de los seguros y no del otro, aunque ambos se hallen comprendidos en una misma póliza.

Art. 879. El abandono de la nave comprende el precio del transporte de los pasajeros y el flete de los efectos salvados, aun cuando hayan sido completamente pagados, sin perjuicio de los derechos que competan al prestador á la gruesa, á la tripulación por su salario, y á los acreedores que hubieren hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para los gastos causados durante el último viaje.[b]

Art. 880. En caso de apresamiento, el asegurado, ó el capitán en su ausencia, puede proceder por sí al rescate de las cosas apresadas, pero ajustado el rescate, deberá hacer notificar el convenio en primera oportunidad á los aseguradores.

[a] Véase el art. 755 del Código Español.

[b] Véase el art. 789 del Código Español.

Los aseguradores podrán aceptar ó renunciar el convenio, intimando su resolución al asegurado ó al capitán dentro de las veinticuatro horas siguientes á su notificación.

Aceptado el convenio, los aseguradores entregarán en el acto el monto del rescate, y los riesgos ulteriores del viaje continuarán por su cuenta conforme á los términos de la póliza.

Desechándolo, pagarán la cantidad asegurada sin conservar derecho alguno sobre los objetos rescatados.

No manifestando su resolución en el término señalado, se entenderá que han repudiado el convenio.

Art. 881. Si por la represa de la nave se reintegrase el asegurado en la propiedad de las cosas aseguradas, los perjuicios y gastos causados por el apresamiento se reputarán avería y serán pagados por los aseguradores.

Art. 882. Si por la represa pasaren los objetos asegurados á dominio de tercero, podrá el asegurado hacer uso del derecho de abandono.

Art. 883. El simple varamiento no autoriza el abandono de la nave, sino en el caso en que no pueda ser puesta á flote.

El varamiento con rotura parcial autoriza el abandono, cuando tal accidente afecte las partes esenciales de la nave, facilite la entrada de las aguas y ocasione graves daños, aunque éstos no alcancen á las tres cuartas partes del valor de la nave.

Art. 884. No podrá hacerse abandono por innavegabilidad cuando la nave pueda ser rehabilitada para continuar y acabar el viaje.

Verificada la rehabilitación, los aseguradores responderán sólo de los gastos y averías causadas. Se entiende que la nave no puede ser rehabilitada cuando el costo de reparación exceda de las tres cuartas partes de la suma asegurada.

La innavegabilidad será declarada por la autoridad competente.

Art. 885. La inexistencia del acta de visita de la nave no priva al asegurado del derecho de probar que la innavegabilidad ha sido causada por fortuna de mar y no por vicio de construcción, deterioro ó vetustez de la nave.

Art. 886. Declarándose que la nave ha quedado innavegable, el propietario de la carga asegurada lo hará notificar á los aseguradores dentro de tres días, contados desde que dicha declaración llegue á su noticia.

Art. 887. Los aseguradores y el asegurado, ó en su ausencia el capitán, practicarán en caso de innavegabilidad todas las diligencias posibles para fletar otra nave que conduzca las mercaderías al puerto de su destino.

Art. 888. Verificándose el trasporte en otra nave, los aseguradores correrán los riesgos del trasbordo y los del viaje hasta el lugar que designe la póliza; y responderán además de las averías, gastos de des-

carga, almacenaje, reembarque, aumento de flete y gastos causados para salvar y trasbordar las mercaderías.

Art. 889. Recayendo el seguro sobre el casco y quilla de la nave, el asegurado podrá hacer abandono de ella al tiempo de notificar á los aseguradores la resolución que la declara innavegable.

Pero si el seguro versare sobre la carga, no podrá abandonarla hasta que hayan trascurrido seis meses, si la inhabilitación de la nave ocurriere en las costas de la América meridional ó setentrional; ocho, si en las de Europa; y doce en cualquiera otra parte.

Estos plazos correrán desde la notificación prescrita en el art. 886.

Art. 890. Si dentro de los plazos que establece el artículo anterior no se encontrare nave para continuar el transporte de las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá hacer el abandono de ellas.

Art. 891. Embargada la nave, el asegurado hará á los aseguradores la notificación prescrita en el núm. 5° del art. 560; y mientras no hayan transcurrido los plazos prefijados en el art. 889, no podrá hacer abandono de los objetos asegurados.[a]

Entretanto el asegurado practicará, por sí ó en unión de los aseguradores, las gestiones que juzgue convenientes al alzamiento del embargo.

Art. 892. Es inadmisible el abandono por otras pérdidas ó deterioros del objeto asegurado que aquéllos que ocurran después que los riesgos hayan principado á correr por cuenta de los aseguradores.

Art. 893. Para determinar si el siniestro alcanza ó no á las tres cuartas partes del valor de la cosa asegurada, se tomará en consideración la pérdida ó deterioro que fuere directamente causado por accidente de mar ó que fuere un resultado forzoso del mismo accidente.

La venta autorizada de mercaderías que se efectuare durante el viaje equivale á pérdida ó deterioro material, siendo hecha para ocurrir á las necesidades de la expedición, ó para evitar que el deterioro sufrido por fortuna de mar cause la pérdida total.

Art. 894. En los casos de apresamiento, naufragio ó varamiento con rotura, las diligencias que practique el asegurado en cumplimiento de las obligaciones que le impone el núm. 4°. del art. 560, no equivaldrán á renuncia del derecho que tiene para hacer abandono de los objetos asegurados.

El asegurado será creído sobre su juramento en la determinación de los gastos de salvamento y recobro, sin perjuicio del derecho del asegurador para acreditar su exageración.

Art. 895. El asegurado deberá hacer el abandono dentro de los siguientes plazos:

De seis meses acaeciendo el siniestro en la costa occidental de América;

[a] Véase el art. 795 del Código Español.

De ocho meses ocurriendo en la costa oriental de América; en la occidental de Africa ó en cualquiera de Europa;

De doce meses, si sucediere en cualquier otro punto del mundo.

El abandono se hará ante el juzgado de comercio á fin de que mande notificar á los aseguradores para los efectos de derecho.

Art. 896. Los plazos señalados en el artículo anterior correrán en los casos de apresamiento, desde que el asegurado reciba la noticia de que la nave ha sido conducida á cualquiera de los puertos de alguna de las costas mencionadas.

En los casos de naufragio, varamiento con rotura, pérdida ó deterioro, los plazos serán contados desde la recepción de la noticia del siniestro; y los de innavegabilidad ó embargo, desde el vencimiento de los plazos señalados en el art. 889.

El derecho de hacer abandono caduca por el vencimiento de los respectivos plazos.

Art. 897. La noticia se tendrá por recibida si se probare que el siniestro ha sido notorio entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó que éste ha sido avisado de él por el capitán, su consignatario ó sus corresponsales.

Art. 898. El asegurado puede renunciar los plazos expresados y hacer abandono en el acto de notificar al asegurador salvo los casos de innavegabilidad y embargo de que tratan los arts. 889 y 891.

Art. 899. Se presume perdida la nave si dentro de un año en los viajes ordinarios, ó de dos en los extraordinarios de larga travesía, no se hubieren recibido noticias de ella. En tal caso el asegurado podrá hacer abandono y exigir de los aseguradores la indemnización estipulada sin necesidad de probar la pérdida.

Estos términos se contarán desde la salida de la nave, ó desde el día á que se refieran las últimas noticias. El abandono se hará dentro de los plazos del art. 895.

Estos plazos correrán desde el vencimiento del año ó de los dos años dichos, y para determinar el correspondiente en un caso dado, se reputará acaecida la pérdida en la costa ó puerto de donde se hubieren recibido las últimas noticias, y según la situación de esos lugares, el plazo será de seis, ocho ó doce meses.

Art. 900. Para la aplicación de lo dispuesto en el inciso 1° del artículo anterior, se considerarán viajes ordinarios los que se hagan en la costa de la República ó para algunos de los puertos del Pacífico, y extraordinarios ó de larga travesía los que se dirijan á cualquiera otra parte del mundo.

Art. 901. En caso de seguro por tiempo limitado, después de la expiración de los plazos establecidos en los artículos anteriores, se presume que la pérdida ocurrió en el tiempo del seguro, salvo la prueba que puedan hacer los aseguradores, de que la pérdida ocurrió después de haber expirado el término estipulado.

Art. 902. Á más de la declaración ordenada en el núm. 6° del art. 560, el asegurado hará otra, al tiempo de hacer abandono, en la que deberá manifestar los préstamos á la gruesa que hubiere tomado sobre los objetos abandonados.

El plazo para el pago de la indemnización convenida no principiará á correr sino cuando el asegurado haya hecho las declaraciones indicadas.

El retardo de éstas no prorroga los plazos concedidos para entablar la acción de abandono.

Art. 903. Si el asegurado cometiere fraude en dichas declaraciones, perderá todos los derechos que le da el seguro, y pagará además los préstamos á la gruesa que hubiere tomado, no obstante la pérdida de los objetos gravados.

El asegurado, sin embargo, podrá acreditar que las omisiones ó inexactitudes en que hubiere incurrido, no han procedido de un designio fraudulento.

Art. 904. El abandono admitido ó declarado válido en juicio contradictorio, trasfiere desde su fecha á los aseguradores el dominio irrevocable de las cosas aseguradas con todos los derechos y obligaciones del asegurado.

Si la nave regresare después de admitido el abandono, el asegurador no quedará por eso exento del pago de los objetos abandonados; pero si el siniestro no fuere efectivo, cualquiera de las partes podrá demandar la anulación del abandono.

Mientras el abandono no sea aceptado por los aseguradores, ó establecido por sentencia, podrá el asegurado retractarlo.[a]

Art. 905. El asegurado puede optar entre la acción de abandono y la de avería.

La sentencia que declara sin lugar el abandono, no produce cosa juzgada respecto de la acción de avería.

Art. 906. Las cosas abandonadas están privilegiadamente afectas al pago de la cantidad asegurada.

GUATEMALA.

Título IV.—*Del fletamento, del conocimiento y de los pasajeros.*

Capítulo I.—Definiciones y reglas relativas al fletamento.

Art. 847. El fletamento es un contrato de trasporte, por el cual el naviero, personalmente ó representado, arrienda á otro el buque equipado y armado, y se obliga á conducir en él á un lugar determinado, mercaderías ó personas, mediante un precio convenido.

Este precio se llama "flete."

---

[a] Véase el art. 803 del Código Español.

Llámase "fletante" la persona que dá en arrendamiento el buque y promete el trasporte, y "fletador" él que carga el buque y paga el precio estipulado.

Art. 848. El buque puede ser fletado total ó parcialmente.

Art. 849. El fletamento total se celebra:

Por un viaje redondo, cualquiera que sea su duración, estipulándose por flete una cantidad determinada;

Por tiempo y cantidad determinados;

Por meses fijándose por flete una cantidad por cada uno de los que dure el viaje;

Este comprende la ida y la vuelta del buque, á no ser que las partes acuerden otra cosa:

El fletamento total no comprende la cámara del capitán ni el espacio necesario para el aposentamiento de la tripulación y custodia de los aparejos y vituallas.

Art. 850. El fletamento parcial se celebra:

Por una parte determinada del buque;

Por cierta cantidad de mercaderías consideradas á bulto y por un precio dado;

Por peso ó á tanto el quintal;

Por cabida ó á tanto la tonelada;

A carga general.

Art. 851. El fletamento es á carga general cuando el fletante se obliga á trasportar las mercaderías del fletador, en caso que en un determinado plazo complete la carga del buque, mediante el ajuste de otros fletamentos.

Esta manera de fletamento lleva implícita una condición resolutoria que se considera cumplida cuando el fletante no complete en el término estipulado las tres cuartas partes de la carga que pueda llevar el buque.

Art. 852. Los fletamentos de buques extranjeros, celebrados en los puertos de la República están sujetos á las disposiciones de este Código, aunque el capitán sea también extranjero.

Ajustados fuera de la República, se sujetarán á las mismas disposiciones en todo lo concerniente á la descarga ó á cualquier otro acto que deba ser realizado en el territorio guatemalteco.

Capítulo II.—De la capacidad para fletar el buque y de la póliza de fletamento.

Art. 853. Solo el naviero puede celebrar el contrato de fletamento.

Art. 854. El capitán podrá asumir el carácter de fletante en el caso previsto en el núm. 6° del art. 776; pero si fletare el buque en el lugar de la residencia del naviero ó de su consignatario, el fletamento será válido, siempre que el fletador haya procedido de buena fe.

El fletamento ajustado en ausencia del naviero ó de su consignatario será válido, aunque el capitán haya contravenido á sus instrucciones.

En uno y otro caso será responsable de los daños y perjuicios que sufra el naviero.

Art. 855. Puede ser fletador cualquiera persona que tenga capacidad para obligarse.

Art. 856. El contrato de fletamento debe ser redactado por escrito, antes ó después de recibida la carga, y no podrá ser probado por testigos cuando el flete excede de doscientos pesos.

La escritura en que se consignen las condiciones del contrato se llama póliza de fletamento y puede ser pública ó privada.

Si fuere privada, se extenderán tantos ejemplares cuantos fueren los contratantes, y si alguno de éstos no supiere firmar, lo hará á su ruego otra persona.

Art. 857. Hacen fe las pólizas privadas si las partes reconocen sus firmas.

Si les negaren, la existencia y condiciones del fletamento, podrán ser justificadas por los medios que establece este Código.

Art. 858. La escritura de fletamento debe expresar:

1°. El nombre, apellido y domicilio del naviero, consignatario y capitán, si alguno de éstos fuere el que celebra el fletamento;

2°. El nombre, apellido y domicilio del fletador, y, obrando éste por comisión, el de la persona por cuya cuenta se ajusta el fletamento;

3°. La clase, nombre porte, pabellón y puerto de matrícula del buque;

4°. El puerto de carga y descarga;

5°. La cabida, el número de toneladas, ó la cantidad de peso ó medida que las partes se obliguen respectivamente á cargar y conducir;

6°. El flete y lugar donde deba hacerse al pago, y si está ajustado por cantidad fija por el viaje, por un tanto al mes ó por las cabidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de las mercaderías en que consista el cargamento;

7°. Si el fletamento es total ó parcial;

8°. El número de días convenidos para la carga y la descarga;

9°. Las estadías y sobrestadías acordadas para el caso que la carga ó la descarga no concluya dentro de los días señalados al efecto y la indemnización que deba pagarse por cada una de ellas;

10. El tanto que se haya de dar al capitán por capa ;

11. Todos los demás pactos en que convinieren las partes.

Art. 859. Declarándose en la póliza mayor porte del que efectivamente tenga el buque, el fletador podrá rescindir el fletamento ó exigir reducción del flete.

En uno ú otro caso el fletante deberá indemnizar al fletador los perjuicios que sufra, á menos que la diferencia entre el porte declarado y la verdadera cabida del buque no exceda de una cuadragésima parte ó que la designación aparezca conforme con el certificado de la matrícula.

Excediendo la diferencia de una cuadragésima parte, ésta será tomada en cuenta para determinar el importe de la indemnización debida al fletador.

Art. 860. Si el porte declarado fuere menor que la capacidad efectiva del buque fletado por entero en una cantidad fija, el fletador no estará obligado á suministrar carga sino hasta la concurrencia del porte declarado, ni el fletante podrá exigir aumento alguno de flete.

Pero si el flete fuere ajustado por un tanto por tonelada, el fletador deberá abonar el precio correspondiente á todas las toneladas que ocupe.

Art. 861. Aunque en la póliza de un fletamento á carga general se haya designado con exactitud el porte del buque, el fletante, si se hubiere comprometido á recibir mayor cantidad de mercaderías de la que pueda conducir, deberá indemnizar á los fletadores que no carguen por falta de espacio.

Art. 862. Ocultándose en la póliza el verdadero pabellón del buque, el fletador podrá rescindir el fletamento y el fletante deberá indemnizarle de la confiscación, aumento de derechos y de cualquier otro perjuicio que le sobrevenga por la ocultación.

Art. 863. No designándose en la póliza el plazo para la carga y la descarga, cada una de estas operaciones se hará en los puertos de la República dentro del término de quince días útiles y consecutivos desde que el capitán haya prevenido al fletador ó á su consignatario que está dispuesto á cargar ó á descargar.

En el mismo caso la carga de los buques de cabotaje menor se hará en tres días útiles y consecutivos, que se contarán desde la fecha del contrato y la descarga, dentro del mismo plazo contado desde el arribo del buque.

En los puertos extranjeros se hará la carga y la descarga, en defecto de convenio, en el término que designen los usos locales.

Art. 864. Omitida en la póliza la designación de las estadías ó sobrestadías, la duración de unas y otras se arreglará á los usos locales.

Capítulo III.—De los derechos y obligaciones del fletante.

Art. 865. El fletante está principalmente obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á poner el buque pertrechado y aprovisionado á disposición del fletador, á mantenerle en el libre goce de él en el modo y durante el tiempo convenido, y á firmarle conocimientos de la carga.

Art. 866. Con excepción de los casos previstos en los arts. 847 y 895 el fletante no podrá verificar el transporte en otro buque que el designado en la póliza de fletamento.

Art. 867. El fletante es reponsable á los fletadores de daños y perjuicios si por su culpa sufre retardo el buque en su salida, durante el viaje ó en el puerto de descarga.

Hay retardo en la salida cuando el buque no emprende el viaje en la época y plazos que determinan los arts. 872, 873 y 874.

Sin embargo, el fletador no podrá reclamar los perjuicios que le sobrevengan por el retrazo voluntario de la salida del buque sino hubiere requerido al fletante por medio de una protesta conminatoria para que emprenda el viaje.

Art. 868. Aunque el fletador por entero no ponga á bordo toda la carga correspondiente á la capacidad del buque, el fletante no podrá embarcar sin consentimiento del fletador otras mercaderías para completarla.

Si lo consintiere, el flete de las mercaderías complementarias, sea cual fuere, pertenecerá exclusivamente al fletador.

Art. 869. Si este prohibiere al fletante completar la carga, podrá obligarle á embarcar una cantidad de mercaderías suficiente para responder del flete.

Art. 870. Autorizado para completar la carga, el fletante no podrá contratar mercaderías por un flete más bajo que el señalado por el fletador, y si lo hiciere, responderá á este de la diferencia.

Art. 871. Antes de que el buque se haga á la vela, el fletante podrá desembarcar las mercaderías puestas á bordo sin su consentimiento, ó transportarlas por el flete más alto que haya obtenido en aquel viaje.

El desembarque se hará á costa del propietario, dándosele previo aviso.

Si durante el viaje el fletante conociere la introducción clandestina de tales mercaderías estará obligado á conservarlas en el buque; pero entonces, además de exigir por ellas el más alto flete, podrá depositarlas en manos de una persona abonada en el primer puerto de arribada, dando oportuno aviso al propietario.

Aunque las mercaderías clandestinamente introducidas no sobrecarguen el buque, el fletante deberá verificar el depósito siempre que el fletamento sea por entero y que el transporte de ellas pueda perjudicar los intereses del fletador.

Art. 872. Fletado el buque por entero, el fletante deberá hacerse á la vela en la época que determina el art. 772.

Aun en el caso de no estar completa la carga, el fletante deberá emprender el viaje á requerimiento del fletador, siempre que éste haya embarcado una cantidad de mercaderías suficiente para asegurar el flete.

Art. 873. En los fletamentos parciales el fletador estará obligado á emprender el viaje ocho días después que tenga á bordo las tres cuartas partes de la carga correspondiente á la cabida del buque.

Art. 874. Si después de embarcada parte de la carga el fletante no completare las tres cuartas partes de la que corresponda á la capacidad del buque, podrá subrogarlo con otro que haya sido visitado y declarado

apto para el viaje, siendo de su cuenta los gastos del transbordo y el aumento de flete, si lo hubiere.

No haciendo la subrogación, el fletante emprenderá el viaje con la carga que tenga á bordo dentro de treinta días contados desde el en que hubiere comenzado á cargar.

El fletante no podrá hacer subrogación sin el consentimiento de todos los cargadores, en el caso de un fletamento por entero ni en el de uno parcial, si hubiere reunido las dos terceras partes de la carga correspondiente al porte del buque.

Art. 875. Recibida una parte de las mercaderías contratadas á carga general, el fletante no podrá negarse á embarcar las demás que se le ofrezcan á precio y condiciones iguales á los concertados por las ya recibidas, á no ser que encuentre otras mercaderías que le prometan mayores ventajas.

Negándose á aceptar el ofrecimiento y á continuar la carga, el fletante no podrá hacer la subrogación que le permite el anterior, artículo, aunque no haya completado las tres cuartas partes y estará obligado á darse á la vela con la que tenga en el buque.

Art. 876. Vencido el plazo acordado para cargar ó descargar el buque, y el de las estadías y sobrestadías, sin que el fletador haya verificado la carga ó la descarga, el fletante podrá reclamar la indemnización estipulada y en su defecto la que se regule por perítos.

Si la demora resultare de que el fletador no puso la carga al costado del buque, el fletante podrá además rescindir el fletamento, exigiendo la mitad del flete convenido.

Si la demora consistiere en no recibirse la carga, el fletante procederá en los términos que prescribe el núm. 5°, del art. 784.

Art. 877. Cuando el fletador hubiere embarcado sólo una parte de la carga durante el plazo estipulado y en el término de las estadías y sobrestadías, el fletante tendrá los mismos derechos que se le conceden en los dos primeros incisos del artículo precedente.

Art. 878. El fletante, que contratado para tomar carga en otro puerto que el del fletamento, no la recibiere del consignatario dentro del tiempo designado, deberá dar aviso al fletador y esperar sus instrucciones, y entretanto correrán las estadías y sobrestadías que establezca el contrato ó el uso local.

No recibiendo instrucciones en un término prudencial, el fletante diligenciará un nuevo fletamento; y no obteniéndolo, ú obteniendo uno parcial, después de vencido el término de las estadías y sobrestadías, formalizará su protesta y regresará al puerto de su salida.

El fletador pagará en el primer caso el flete estipulado, y en el segundo la diferencia entre aquél y el que hubiere devengado el buque.

Art. 879. Luego que el buque llegue al puerto de su destino, el capitán hará entrega de la carga en los términos que previenen los núms. 3°, 4°, 5°, y 6° del art. 784.

Art. 880. Si en el caso previsto en el núm. 3°, del artículo precitado, el fletante descargare las mercaderías sin contarlas, pesarlas ó medirlas, el fletador ó su consignatario podrá establecer la identidad, el número, peso y medida de ellas, aun por declaración de las personas que le hubieren servido en la descarga.

Art. 881. Si los bultos de mercaderías ofreciesen señales exteriores de faltas ó averías, el capitán, consignatario ó cualquier otro interesado, podrá solicitar un reconocimiento judicial, y el justiprecio de las faltas ó averías antes de verificar la descarga.

Esta diligencia no obstará á los medios de defensa del capitán, aun cuando sea solicitada por él.

Art. 882. Si las mercaderías fueren entregadas sin previo exámen ó bajo de protesta, de un recibo ó de un conocimiento cancelado que indique la falta ó avería, el consignatario podrá pedir su reconocimiento judicial dentro de cuarenta y ocho horas, contadas desde la entrega total ó parcial.

Vencido el plazo indicado, no se admitirá ninguna reclamación por faltas ó averías.

Art. 883. No habiendo en los bultos señales exteriores de faltas ó averías, el reconocimiento judicial podrá hacerse válidamente, aun hallándose las mercaderías en poder del consignatario, con tal que se verifique dentro de setenta y dos horas, contadas desde la entrega, y previa justificación de su identidad.

Capítulo IV.—De los derechos y obligaciones del fletador.

Art. 884. El fletador del buque puede subfletarlo total ó parcialmente sin consentimiento del fletante, pero á cargo de quedar siempre responsable á este del cumplimiento del contrato.

Aunque el fletamento sea hecho por cantidad fija, corresponderá al subfletante cualquiera ventaja que obtenga en el subfletamento.

Art. 885. La venta del buque fletado no extingue el derecho adquirido por el fletador; y el nuevo propietario estará obligado á respetar y cumplir el fletamento celebrado, salvo su derecho para reclamar del vendedor la indemnización de los daños y perjuicios que se le siguieron.

Art. 886. Las principales obligaciones del fletador consisten en cargar y descargar el buque en tiempo convenido, y pagar el flete estipulado.

Art. 887. La carga y descarga se hará en el plazo principal que designe la póliza ó en el suplementario de las estadías ó sobrestadías si las hubiere.

Art. 888. No limitándose el fletamento á un número fijo de toneladas, el fletador podrá cargar todo el buque, estando vacío, ó la parte que estuviere libre al tiempo del contrato.

Art. 889. Siendo insuficiente el porte del buque, parcialmente fletado, para recibir toda la carga contratada, los fletadores serán preferidos, según la prioridad de sus contratos; y si fueren de una misma fecha, cargarán á prorrata de las cantidades de peso ó cabida que cada uno hubiere contratado.

En ambos casos el fletante indemnizará á los fletadores los perjuicios que les cause la falta de cumplimiento de sus respectivos contratos.

El fletador que hubiere cargado primero, quedará en posesión de la parte que tuviere ocupada, sea cual fuere la fecha de su fletamento.

Art. 890. El fletador que no embarque la totalidad de la carga contratada, pagará el flete de la parte que deje de cargar.

Art. 891. Si el fletador cargare mayor cantidad de mercaderías que la convenida, pagará por el exceso el mismo flete que hubiere estipulado en la póliza de fletamento.

Art. 892. El fletador no puede cargar mercaderías de ilícito comercio, ni otras que las designadas ó manifestadas al fletante, y si las cargare, serán de su cuenta todos los daños y perjuicios que sobrevengan al buque y á los fletadores.

Cargando mercaderías prohibidas con conocimiento del fletante, ambos responderán definitiva y solidariamente de todos los perjuicios que sufran el buque y los demás cargadores aunque entre sí hubieren pactado lo contrario.

Art. 893. Si por causa del cargador ó de su consignatario el buque fletado para un viaje de ida y vuelta, regresare sin carga, se deberá al fletante todo el flete estipulado, y una indemnización por la demora.

Art. 894. Cuando el capitán se viere en la precisión de arribar para hacer reparaciones urgentes, en el casco, aparejos ó pertrechos del buque, los fletadores deberán esperar treinta días sin indemnización, á ménos que prefieran descargar sus mercaderías.

Si las descargaren dentro del plazo indicado, pagarán íntegramente el flete convenido; pero si lo hicieren después de vencido, sólo abonarán el que corresponda en proporción del camino andado.

Estando fletado el buque por meses, el fletador no deberá flete alguno durante el tiempo de la reparación, ni un aumento de flete si estuviere ajustado por viaje.

Art. 895. Si el buque no pudiere ser útilmente reparado, el capitán deberá fletar otro por su cuenta y verificar en él el transporte sin derecho á aumento de flete.

En este caso será de su obligación acompañar la carga hasta entregarla en el lugar de su destino.

No encontrándose otro buque en los puertos que estén á ciento treinta kilómetros de distancia, el capitán depositará la carga por cuenta de los fletadores, dándoles aviso, y exigirá el flete, sin otra indemnización, en proporción á la distancia que la hubiere conducido.

Art. 896. Siempre que por malicia ó negligencia del capitán no se

consiguiere buque que transporte el cargamento, los fletadores podrán buscarlo y fletarlo por cuenta y bajo responsabilidad del fletante, después de haber hecho al capitán dos interpelaciones judiciales dentro de los últimos quince días del plazo que señala el art. 894.

El fletamento celebrado por los cargadores se llevará á efecto á pesar de la oposición del capitán.

Art. 897. Justificando los cargadores que el buque no se hallaba en estado de navegar cuando recibió la carga no estarán obligados á pagar flete alguno y podrán reclamar del fletante los daños y perjuicios que hubieren sufrido.

La prueba es admisible no obstante el acta de visita de que trata el núm. 3° del art. 777.

Art. 898. Antes ó después de haber embarcado toda la carga ó parte de ella, podrá el fletador desistir del fletamento, sea total ó parcial, pagando la mitad del fletamento convenido.

En el segundo caso pagará también los gastos de descarga y los perjuicios que cause esta operación.

Las reglas precedentes son aplicables al desistimiento del fletamento por viaje redondo.

Si el fletamento fuere ajustado por mes, el falso flete que debe pagar el fletador será el correspondiente á la mitad de la duración probable del viaje, calculada por peritos.

Art. 899. El fletador que voluntariamente y fuera de los casos de fuerza insuperable descargare sus mercaderías antes de llegar al puerto del destino del buque, pagará íntegramente el flete convenido y los gastos de la arribada hecha con tal objeto.

Art. 900. En los fletamentos por meses ó días el flete corre desde el día en que comienza la carga hasta el en que concluye la descarga en el puerto de la consignación.

Para el efecto de fijar el importe de los fletes el mes principiado se tendrá por concluído.

Art. 901. Fletado el buque por un tiempo determinado, el flete corre desde el día del contrato.

Art. 902. En el fletamento por peso se calculará el peso bruto, y en defecto de un convenio especial, se entenderá que las partes se han referido á la unidad de peso usada en el lugar de la carga.

Art. 903. Se deben fletes:

1°. Por las mercaderías que el capitán vende durante el viaje para atender á las necesidades urgentes del buque;

2°. Por las mercaderías deterioradas ó disminuídas por caso fortuito, vicio propio de las mismas, mala calidad ó condición de los envases;

3°. Por las que fueren deliberadamente arrojadas á la mar para salvar el buque y el cargamento;

4°. Por el aumento de peso ó volumen de las mercaderías cargadas.

Art. 904. No se debe flete por las mercaderías perdidas en nau-

fragio ó varamiento, robadas por piratas ó violentamente tomadas por enemigos.

En todos estos casos el fletador tiene derecho para exigir la restitución de la parte del flete que hubiere anticipado.

Art. 905. Salvadas ó rescatadas las mercaderías, el fletador pagará el flete que hubieren devengado hasta el lugar del naufragio ó apresamiento.

Si reparado el buque fueren conducidas en él hasta el puerto de su destino las mercaderías salvadas, el fletador abonará el flete íntegro, sin perjuicio de lo que se resuelva sobre la avería.

Art. 906. Tampoco se debe flete alguno por las mercaderías que fueren salvadas en la mar ó en la costa sin la cooperación del capitán ó tripulación.

Art. 907. El flete es debido y exigible desde el momento en que se ponen á disposición del consignatario las mercaderías conducidas.

Art. 908. El fletante no está obligado á recibir en pago del flete mercaderías, sanas ó averiadas; pero los cargadores podrán abandonarle por el flete los líquidos cuyas vasijas hubieren perdido más de la mitad de su contenido.

Art. 909. El fletante no soporta diminución alguna en los fletes devengados con arreglo á la póliza, fuera de los casos expresados por la ley.

Art. 910. El capitán no puede retener á bordo la carga para asegurar el pago del flete: pero podrá solicitar el depósito de ella hasta que se verifique.

Art. 911. La capa será pagada al capitán en la misma proporción que los fletes y con las modificaciones á que éstos se hallen sujetos, según los casos.

Art. 912. El cargamento está afecto privilegiadamente al pago de los fletes, capa é indemnizaciones que deban los cargadores en razón de fletamento.

El privilegio dura treinta días, contados desde la conclusión de la descarga; y el fletante podrá solicitar dentro de ellos la venta judicial de las mercaderías que basten para cubrir los créditos enumerados, aun cuando el consignatario se haya constituído en quiebra.

Las mercaderías, que pendiente aquel plazo, pasaren á tercera mano por un título legal, quedan libres de toda responsabilidad por el simple transcurso de los ocho días siguientes á la entrega de ellas.

Vencidos los treinta días, los créditos del fletante se considerarán como créditos comunes.

Capítulo V.—De la rescisión del fletamento.

Art. 913. Fuera de los casos de rescisión anteriormente previstos, el fletamento, sea total ó parcial, se rescinde sin indemnización antes de principiarse el viaje, por las siguientes causas:

1ª. La prohibición de exportar del lugar de la carga ó de importar

al de la descarga el todo ó parte de las mercaderías comprendidas en una misma póliza, á no ser que el fletador quiera cargar otras mercaderías permitidas;

2ª. La interdicción del comercio, declaración de guerra entre la República y la nación á que estuviere destinado el buque, y el bloqueo del puerto de la descarga;

3ª. Cualquier otro caso fortuito, ó de fuerza mayor, que impida el viaje.

Si el caso fortuito fuere imputable á culpa de alguna de las partes, habrá lugar á la rescisión con indemnización de daños y perjuicios.

Art. 914. Si por alguna de las causas expresadas se rescindiere el fletamento después de hallarse cargado el buque, el fletador soportará todos los gastos de la descarga, y el fletante los salarios y gastos de la tripulación, sin perjuicio del derecho que hubiere adquirido al pago de estadías, sobrestadías y avería común por daño ocurrido antes de la rescisión.

Art. 915. Suspendida temporalmente la salida del buque por clausura del puerto, por embargo emanado de orden superior ó por cualquier otro acontecimiento de fuerza mayor, subsistirá el fletamento, sin derecho á indemnización y los gastos de manutención y salario de la tripulación serán pagados como avería común.

En el caso propuesto el fletador podrá descargar y volver á cargar sus mercaderías, y si después de haber cesado la causa que suspendió la salida del buque, no volviese á cargar dentro del plazo acordado al efecto, estará obligado á pagar estadías.

Art. 916. Sobreviniendo durante el viaje alguno de los sucesos expresados en los núms. 1° y 2° del art. 913, el capitán seguirá las instrucciones que para tales casos hubiere recibido del fletador, y si obrando en conformidad de ellas arribare al puerto que se le hubiere designado ó regresare al de partida, cobrará solamente el flete de ida, aun cuando el buque estuviere fletado por viaje redondo.

Art. 917. Careciendo de instrucciones los casos referidos, el capitán procederá en la forma que determina el núm. 15 del art. 783 é inmediatamente dará cuenta al fletador.

No recibiendo instrucciones dentro de un plazo razonable, á juicio del Tribunal de Comercio, ó de la justicia ordinaria del puerto de arribada, el capitán pedirá el depósito de la carga, el pago del flete de ida solamente, y la venta de las mercaderías que basten á cubrirlo.

Los gastos hechos y los salarios devengados durante la detención del buque, serán considerados como avería común y pagados como tal; pero los costos de la descarga, depósito y venta serán de la exclusiva cuenta del fletador.

Art. 918. Si el buque volviere al puerto de salida por tiempo contrario, ó por temor de piratas ó de enemigos, y los cargadores convinieren en su total descarga, el fletante no podrá negarse á hacerla, y

en tal caso tendrá derecho para exigir por entero el flete correspondiente al viaje de ida, aunque el buque se halle fletado por viaje redondo.

Si el fletamento estuviere ajustado por meses, los cargadores pagarán el flete que corresponda al número de meses que hubiera debido durar el viaje de ida, calculado por peritos.

Art. 919. Los fletadores podrán también descargar totalmente el buque y concluír el viaje, si arribare á un puerto distinto del de la expedición, por alguna de las causas indicadas en el inciso 1° del precedente artículo.

En tal caso los fletadores deberán pagar el flete íntegro por el viaje de ida, si el puerto de arribada estuviere á más de la mitad de la distancia que medie entre el de la expedición y el del destino del buque, y solamente la mitad si la distancia fuere menor.

Art. 920. Arribando la nave á un puerto distinto del de su destino por falta de víveres, proveniente de no haber sido bien aprovisionada, ó por averías que procedan de la impericia del capitán, tendrán derecho los cargadores para rescindir el contrato y solicitar indemnización de los daños que les sobrevengan.

Art. 921. Si el buque fuere detenido durante su viaje por orden de alguna potencia extranjera, subsistirá el fletamento; pero no se deberá flete alguno por el tiempo de la detención, si el fletamento estuviere ajustado por meses, ni aumento de flete si lo estuviere por viaje.

La cesación del flete en el primero de los casos indicados, se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 915.

Capítulo VI.—Del conocimiento.

Art. 922. Llámase "conocimiento" ó "póliza de carga" la escritura privada en que el capitán y cargador reconocen el hecho del embarque de las mercaderías y expresan las condiciones del trasporte convenido.

Art. 923. El conocimiento debe contener:

1°. El nombre, matrícula y porte del buque;

2°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

3°. Los nombres y apellidos del cargador y consignatario;

4°. Número y marca de los bultos, calidad y cantidad de las mercaderías;

5°. El puerto de la carga y el de la descarga;

6°. El flete y capa contratada;

7°. La fecha y las firmas del capitán y cargador.

Art. 924. El conocimiento será extendido á lo menos en cuatro originales de un mismo tenor y fecha; uno para el cargador, otro para el consignatario, otro para el capitán y otro para el naviero.

Cada conocimiento llevará la indicación del número que le corresponda en el orden de los ejemplares que se hubieren firmado.

El capitán firmará además tantos cuantos le exige el cargador.

Art. 925. El cargador presentará al capitán los conocimientos dentro de veinticuatro horas de concluída la carga de sus mercaderías y ambos deberán firmarlos en el mismo término, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, aun cuando no se hubiere extendido póliza de fletamento.

El ejemplar destinado al cargador será escrito por el capitán y llenado por él, siendo impreso.

Art. 926. Si el capitán ó alguno de sus parientes, dentro del grado prohibido para la testificación, fuere cargador, los conocimientos serán firmados por los dos principales oficiales.

Art. 927. Los conocimientos pueden ser extendidos á favor de una persona determinada con la cláusula "á la órden" ó á favor de una persona también determinada sin dicha cláusula ó á favor del portador.

En el primer caso los derechos del fletador sobre la carga se trasmiten por endoso ejecutado con arreglo á las prescripciones que contiene el capítulo 5°, título 11, del libro 2° de este Código; en el segundo, por cesión notificada al capitán, y, en el tercero, por la simple tradición del conocimiento.

El fletante puede oponer el cesionario todas las excepciones que podría hacer valer contra el cedente, siempre que se deriven del fletamento.

Art. 928. Los cargadores no podrán desembarcar sus mercaderías ni variar la consignación sin restituír al capitán todos los conocimientos que les hubiere entregado.

Si el capitán consintiese el desembarque ó el cambio de la consignación sin haber retirado los conocimientos, será responsable de la carga al portador legítimo de ellos.

Art. 929. Siempre que los cargadores no puedan devolver los conocimientos, deberán otorgar fianza á satisfacción del capitán por el valor íntegro de la carga; y no otorgándola, no podrá ser compelido á entregar las mercaderías, ni á firmar nuevos conocimientos para distinta consignación.

Art. 930. Falleciendo el capitán ó cesando en su oficio antes de hacerse á la vela, los cargadores exigirán al sucesor la revalidación de los conocimientos; y no exigiéndola, el sucesor responderá solamente de la carga existente á bordo cuando entró á ejercer su empleo.

El capitán que revalide los conocimientos de su antecesor sin previo examen de su conformidad con la carga, responderá de las faltas que ulteriormente se notaren.

Si para la revalidación al capitán exigiere el reconocimiento de la carga, los costos de esta diligencia serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de su derecho para cobrar los del capitán cesante, si éste dejó de serlo por haber dado motivo para su remoción.

Art. 931. Antes de principiarse la descarga, el portador de un conocimiento deberá presentarlo al capitán para que se le entreguen

directamente las mercaderías; y omitiendo hacerlo, serán de su cuenta los gastos de almacenaje y comisión de depósito, si el capitán lo hubiere solicitado.

Art. 932. El portador de un conocimiento no responde del cumplimiento de las obligaciones contenidas en la póliza del contrato, á menos que el conocimiento lleve la cláusula "según la póliza de fletamento" ú otra equivalente.

Art. 933. El consignatario devolverá al capitán los conocimientos al tiempo de recibir la carga, y en uno de los ejemplares pondrá el recibo correspondiente.

Siendo moroso en la entrega del conocimiento con recibo, el consignatario responderá al capitán de los daños y perjuicios que le ocasione la demora.

No incurre en mora el consignatario que retarda la entrega del recibo hasta el resultado del reconocimiento de sus mercaderías.

Art. 934. Se prohibe al capitán hacer entrega de la carga si concurren á exigirla varios portadores de conocimientos relativos á unas mismas mercaderías.

Art. 935. Llegado el caso previsto en el anterior artículo el capitán pondrá la carga á disposición del juzgado respectivo para que ordene su depósito con noticia de los interesados, oiga á estos y resuelva acerca de la propiedad y entrega de las mercaderías.

Los interesados y el depositario en su caso deberán solicitar la venta de las mercaderías que por su naturaleza ó por su estado se hallen expuestas á sufrir algún deterioro.

El producto de la venta, deducidos los costos y comisiones de depósito, será judicialmente consignado.

Art. 936. Los conocimientos redactados y firmados en la forma indicada en el art. 923 hacen fe entre las partes interesadas en la carga, y entre estas y los aseguradores, salva la prueba de fraude ó colusión.

Art. 937. No estando conformes los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al contenido del presentado por el capitán, si estuviere escrito en su totalidad ó llenado de mano del mismo cargador ó del dependiente encargado de la expedición de su tráfico, ó al contesto del exhibido por el cargador, siendo escrito ó llenado por el capitán.

Si todos los conocimientos presentados tuvieren la calidad que expresa el inciso anterior, se estará al resultado de las demás pruebas que produzcan las partes.

Art. 938. En defecto de póliza de fletamento, se entiende que este ha sido ajustado en los términos y con las condiciones que expresen los conocimientos.

Las dudas que ofrezca la póliza de fletamento serán resueltas por los conocimientos.

Art. 939. El conocimiento cancela los recibos provisionales de fecha anterior que el capitán y sus subalternos hubieren dado al cargador.

Art. 940. No se admitirá al capitán la excepción de que firmó los conocimientos en confianza y bajo de promesa de que se le entregaría la carga designada en ellos.

Art. 941. Las demandas entre el capitán y cargador que se refieran á la carga, serán necesariamente apoyadas en el conocimiento; y sin la exhibición de este, no se les dará curso.

Capítulo VII.—De los pasajeros.

Art. 942. El pasajero tiene derecho á ser alimentado por el capitán, salvo convenio en contrario.

Art. 943. Si un pasajero se embarcare clandestinamente, el capitán podrá usar del derecho que le confieren los incisos 1° y 3° del art. 871, con las modificaciones que exija el transporte de personas.

Art. 944. Sea en el puerto de salida, sea en el de escala ó en el de arribada el pasajero deberá embarcarse el día y hora que señala el capitán; y si por su culpa partiere el buque sin él, deberá pagar íntegramente el pasaje convenido.

Art. 945. Hallándose el buque pronto para darse á la vela los pasajeros no podrán bajar á tierra sin permiso del capitán, bajo la responsabilidad que impone el anterior artículo.

Art. 946. El pasajero no puede ceder á otro, sin consentimiento del capitán su derecho á ser transportado.

Art. 947. Si el pasajero desistiere voluntariamente del viaje antes de que el buque se haya hecho á la vela, pagará al capitán la mitad del pasaje estipulado, y ocurriendo el desistimiento durante la navegación, lo abonará íntegramente.

Art. 948. El contrato se rescinde sin indemnización por la suspensión del viaje antes de la salida del buque, siempre que tal suceso fuere causado por fuerza mayor ó un caso fortuito que no traiga su origen de culpa del capitán.

Suspendido ó interrumpido el viaje después de principiado, el capitán cobrará solamente el pasaje que corresponda á la distancia andada si ésta fuere de alguna utilidad al pasajero.

Art. 949. Si en el caso propuesto en el art. 894, el pasajero resolviere esperar la reparación del buque, no estará obligado á aumentar el pasaje estipulado.

En este mismo caso el pasajero podrá continuar su viaje en otro buque, abonando el pasaje á prorrata de la parte del viaje que hubiere verificado.

Art. 950. Se prohibe al capitán arribar ó detenerse en parte alguna á solicitud ó en el interés de los pasajeros.

Sin embargo, si un pasajero fuere atacado de una enfermedad con-

tagiosa, deberá desembarcarle en un lugar habitado, aun contra su voluntad.

Art. 951. Consumidas ó inutilizadas las provisiones de los pasajeros en el caso de la excepción determinada en el art. 942, por cualquier motivo que sea, el capitán deberá proporcionarles los víveres necesarios á un precio equitativo.

Art. 952. La obligación de pagar el pasaje está subordinada al evento del arribo del buque al puerto de su destino.

Art. 953. Falleciendo el pasajero antes de principiarse el viaje, sus herederos deberán pagar la mitad del pasaje convenido, deducidos los costos de manutención, si estuvieren comprendidos en el precio de transporte.

Pero si la muerte acaeciere durante el viaje, estarán obligados á abonar el pasaje íntegramente.

Art. 954. No se debe aumento alguno de pasaje por las personas nacidas durante la navegación.

Art. 955. El pasajero se reputa cargador de los objetos que lleva en el buque y gozará de los derechos de tal, siempre que ponga dichos objetos al cuidado y guarda del capitán.

Pero si el pasajero los conservare bajo su propia custodia, el capitán no será responsable de la pérdida ó daños que sufran, sino en el caso de que sean causados por culpa de él ó de la tripulación.

Art. 956. Los objetos que el pasajero introduce en el buque están afectos privilegiadamente al pago del pasaje y de los gastos que hubiere causado durante el viaje.

Art. 957. Fuera de la obligación que el art. 767 impone á los pasajeros, estos tienen la de prestar asistencia al capitán en todos los casos urgentes que la exijan para la salvación del buque.

Título VI.—*Del préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo.*[a]

Capítulo I.—Definiciones.

Art. 1042. El préstamo á la gruesa es un contrato real, unilateral, condicional, oneroso y aleatorio, por el que una persona entrega una cantidad de dinero garantizada con objetos expuestos á riesgos marítimos, que toma por su cuenta á otra que la recibe en estas condiciones; que si los objetos grabados arriban felizmente á su destino, devolverá la cantidad prestada, con el premio convenido; que si perecen parcialmente ó se deterioran, hará su devolución hasta el monto del valor que tengan; y que pereciendo todos por accidente de mar, quedará libre de toda responsibilidad.

El que entrega la cantidad se denomina "prestador" ó "dador"; él que la recibe, "prestamista" ó "tomador"; y el premio convenido, "cambio", "provecho", ó "interés marítimo."

[a] Véanse las secs. 2ª y 3ª, tít. III, l. 3 del Código Español, y tomo II. p. 505.

CAPÍTULO II.—DE LA FORMA Y REGISTRO DEL PRÉSTAMO Y DE LA CESIÓN DE LAS PÓLIZAS.

ART. 1043. El préstamo á la gruesa puede ser hecho, ó por viaje redondo, ó sólo por la ida ó sólo por la vuelta. Puede también ser hecho por un tiempo limitado, sea con designación de viaje, sea por todos los que emprenda el buque en el tiempo que se prefija.

En caso de duda acerca del viaje convenido se entenderá que el préstamo ha sido hecho por el viaje de ida y vuelta.

ART. 1044. Los contratos á la gruesa deberán ser celebrados por escritura pública ó privada.

Las pólizas privadas harán fé en juicio, siendo reconocidas en la forma que expresa el inciso primero del art. 857.

Los préstamos celebrados de palabra son ineficaces en juicio y no se admitirá prueba sobre ellos, salvo que el capital prestado no llegue á quinientos pesos.

ART. 1045. La escritura de préstamo á riesgo marítimo deberá expresar:

1°. Los nombres, apellidos y domicilios del prestador y prestamista;
2°. El capital prestado y el premio convenido;
3°. Los objetos afectos al pago del préstamo;
4°. El viaje y los riesgos marítimos que el dador tome sobre sí;
5°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;
6°. La época del reembolso;
7°. La clase, nombre y matrícula del buque;
8°. El lugar y fecha de la celebración del contrato.

ART. 1046. Omitiéndose en la escritura ó póliza las designaciones exigidas en los núms. 1°, 2°, 3°, y 4°, del anterior artículo, el préstamo á que se refiera será considerado como terrestre, y el dador sólo tendrá derecho á la restitución del capital y al pago del interés corriente de plaza sin privilegio.

ART. 1047. Los préstamos á la gruesa hechos antes de principiarse el viaje serán anotados en los conocimientos de la carga, designándose la persona á quien el capitán deba dar aviso de su feliz arribo al puerto de la descarga.

Omitidas la anotación y designación indicadas, el consignatario que hubiere aceptado letras por cuenta de la carga será preferido al portador de la póliza del préstamo.

Ignorando quien sea la persona á quien deba noticiar el feliz arribo del buque, el capitán podrá descargar y entregar las mercaderías que conduzca sin contraer responsabilidad alguna á favor del portador de la póliza del préstamo.

ART. 1048. Las pólizas de préstamo á la gruesa pueden ser otorgadas y cedidas en la misma forma que los conocimientos.

La cesión trasfiere al cesionario todos los derechos y obligaciones del cedente y produce acción á favor de aquél para demandar á éste,

en caso de insolvencia del tomador, el capital prestado, los intereses corrientes de tierra y los gastos.

Esta acción no se extiende al provecho marítimo, á ménos que las partes estipulen expresamente lo contrario.

Art. 1049. Teniendo el préstamo á la gruesa un plazo fijo, el cesionario exigirá el pago el día del vencimiento y no obteniéndolo, formalizará el correspondiente protesto en el día siguiente, bajo pena de caducidad de la acción.

Si el plazo fuere indeterminado, el cesionario solicitará el reembolso en el mismo día que llegue á su noticia el suceso de que dependa la exigibilidad del contrato; y sino fuere pagado, levantará al siguiente el respectivo protesto.

Art. 1050. La interpretación de las cláusulas oscuras ó dudosas del contrato se hará á favor del tomador.

Capítulo III.—De las personas capaces para dar y tomar á la gruesa.

Art. 1051. Pueden tomar á la gruesa todos los que tienen la libre administración de sus bienes.

Art. 1052. Son hábiles para tomar un préstamo á la gruesa, el propietario del buque, el naviero y los cargadores.

El propietario que no sea naviero sólo podrá contratar un préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla del buque; y siendo muchos los propietarios, será preciso el acuerdo de la mayoría.

El simple naviero no puede tomar á la gruesa sino sobre el armamento, vituallas y demás objetos que le pertenezcan.

Art. 1053. El capitán no puede en caso alguno contratar un préstamo á la gruesa en el lugar donde resida el naviero ó su consignatario, á no ser que alguno de estos intervenga en el otorgamiento de la escritura ó póliza, ó le autorice especialmente por escrito para tomar el préstamo.

Art. 1054. Si el buque fuere armado en otro lugar que el de la residencia del naviero ó consignatario, el capitán que no haya sido provisto de fondos puede tomar dinero á la gruesa para habilitarlo y ponerlo en estado de navegar.

Art. 1055. Durante la navegación no podrá el capitán celebrar un préstamo sino en el caso propuesto y con las solemnidades establecidas en el núm. 8° del art. 776.

Contraviniendo á las disposiciones del número citado, el capitán será personalmente responsable al dador de buena fe del cumplimiento del contrato.

Pagando el naviero al dador, podrá reclamar del capitán el reembolso de la cantidad prestada y el premio, previa deducción de los gastos útilmente hechos en la reparación del buque.

El dador de un préstamo contratado por el capitán, fuera del caso

provisto y sin las formalidades prescritas en el núm. 8° del artículo precitado, no podrá reclamar el pago privilegiado en perjuicio de terceros interesados.

CAPÍTULO IV.—DEL CAPITAL Y PREMIO Y DE LAS COSAS AFECTAS AL PRÉSTAMO.

ART. 1056. Puede hacerse el préstamo á la gruesa, no solamente en dinero efectivo, sino también en cosas fungibles, estimadas en una cantidad fija, con tal que sean adecuadas para el consumo de la tripulación ó servicio del buque y que puedan ser objeto de una especulación lícita.

ART. 1057. El cambio marítimo no está sujeto á taza alguna, y las partes podrán determinarlo libremente, señalando una cantidad dada por el viaje ó una suma cierta por mes ó por ida y vuelta y convenir en que el premio se aumente ó disminuya según el aumento ó disminución de los riesgos ó de la duración del viaje.

En defecto de una convención expresa, la superveniencia de un aumento ó disminución de riesgos y la prolongación ó acortamiento del viaje no dan derecho á un aumento ó disminución del provecho marítimo.

ART. 1058. Pueden ser obligadas al préstamo á la gruesa todas las cosas vendibles expuestas á riesgos marítimos.

En consecuencia el préstamo á la gruesa sólo podrá ser contratado, conjunta ó separadamente sobre estos objetos:

1°. El casco y quilla del buque;
2°. Los aparejos del mismo;
3°. El armamento y vituallas;
4°. Las mercaderías cargadas.

ART. 1059. Constituído el préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla, quedan afectos privilegiadamente al pago del capital y cambio marítimo, el mismo buque, los aparejos, el armamento y en general todos los accesorios de él.

Contraído sobre la carga, sin otra designación, quedan afectos en la forma expresada todas las mercaderías que la componen, siempre que la cantidad prestada sea equivalente al valor convencional ó estimativo que tengan; pero en el caso contrario, al privilegio afectará taxativamente una parte indivisa, determinada por la relación de la suma prestada con el valor íntegro de la carga.

Recayendo sobre un objeto determinado del buque ó carga, el privilegio sólo afectará ese objeto en la proporción que establece el inciso anterior.

ART. 1060. Se prohibe, bajo pena de nulidad, todo convenio que directa ó indirectamente tienda á libertar al dador de la pérdida del capital prestado y su premio.

Art. 1061. No podrá tomarse á la gruesa sino hasta la suma concurrente al valor que los objetos afectos al pago tengan en el puerto donde principien á correr los riesgos.

Art. 1062. Todo préstamo que exceda el límite que designa el precedente artículo, podrá ser declarado nulo á solicitud del dador, acreditando que hubo fraude de parte del tomador; y en tal caso, éste deberá restituír el capital con el premio estipulado, aun cuando el prestador no haya corrido riesgo alguno.

No habiendo fraude, valdrá el préstamo hasta el monto del valor que, á juicio de peritos, tengan al tiempo del contrato los objetos afectos al pago; y la cantidad excedente será devuelta al dador con el interés corriente de plaza, aunque hayan perecido las cosas afectas al préstamo.

Las reglas de los dos incisos precedentes, serán también aplicables al caso en que el tomador no invierta en la carga toda la cantidad prestada con ese objeto, ó no cargue todas las mercaderías recibidas en préstamo.

Art. 1063. No puede tomarse un préstamo á la gruesa sobre los objetos siguientes:

La vida de los pasajeros y gente de la tripulación;

Los salarios de la gente de mar;

Los fletes no devengados;

Las ganancias esperadas;

Las cosas que estén corriendo los riesgos de mar al tiempo del contrato;

Los objetos asegurados ó afectos al pago de un préstamo anterior, salvo en la parte que no estuviere protegida ó gravada;

Las mercaderías de ilícito comercio.

Art. 1064. El préstamo á la gruesa sobre el flete no devengado ó las ganancias esperadas, no confiere al dador más derecho que el reembolso del capital sin interés alguno.

Art. 1065. El privilegio del dador se extiende respectivamente á las ganancias realizadas por el cargador, y á los fletes devengados por el naviero, aun en el caso de haberlos recibido anticipadamente.

Pero este privilegio no podrá ser ejercitado sobre los fletes estipulados con la condición de que en todo evento, serán adquiridos por el prestamista.

Art. 1066. Si en la escritura ó póliza de un préstamo á la gruesa sobre el cargamento, se concediere la facultad de hacer escala, quedarán obligadas no sólo las mercaderías embarcadas en el puerto de salida, sino también las cargadas por el tomador durante el viaje.

Celebrado el préstamo á la gruesa por viaje redondo, se entenderán afectas á él las mercaderías de retorno cargadas en el buque que designe la póliza del contrato.

CAPÍTULO V.—DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PRESTAMISTA Y PRESTADOR.

ART. 1067. El préstamo á la gruesa puede ser afianzado y el fiador se entenderá solidariamente obligado con el tomador, á menos que las partes acordaren otra cosa.

ART. 1068. El prestador á la gruesa toma por su cuenta todos los casos fortuitos y de fuerza mayor, conocidos bajo la denominación de "fortuna de mar," que pueden causar la pérdida total de los objetos gravados en el tiempo y en los lugares convenidos.

Los riesgos podrán ser convencionalmente ampliados; pero el dador á la gruesa no podrá limitarlos sino en los términos permitidos en el inciso 2° del art. 1073.

ART. 1069. Si el principio y conclusión de los riesgos no fueren fijados en la póliza del contrato, comenzarán á correr por cuenta del dador, respecto del buque, aparejos, armamento y vituallas, desde el momento en que el buque se haga á la vela hasta que quede fondeado en el puerto de su destino.

En cuanto á las mercaderías, los riesgos comenzarán á correr desde que sean cargadas en lanchas ú otros buques menores en el muelle ó playa del puerto de la expedición, y concluirán en el momento en que sean puestas en tierra en el puerto á que fueren destinadas.

Esta regla no es aplicable, á menos de convenio en contrario, al caso en que la carga ó la descarga se verifique bajando ó subiendo un río.

ART. 1070. El puerto del destino es aquél á donde se dirige el buque, cuando el dador toma por su cuenta los riesgos de ida ó vuelta solamente, y el de la expedición cuando éstos corren á su cargo acumulativamente por la ida, permanencia y vuelta del buque.

ART. 1071. Los riesgos de merma, deterioro ó pérdida de las cosas obligadas al préstamo á la gruesa, no son de la responsabilidad del dador, cuando tales accidentes procedan de alguna de estas causas:

1°. Vicio propio de la cosa obligada;

2°. Dolo ó culpa del capitán ó tripulación;

3°. Variación voluntaria de ruta ó de viaje después de principiado éste;

4°. Cambio del buque designado en el contrato, salvo que después de principiados los riesgos, ocurra un caso fortuito ó de fuerza mayor, que haga indispensable el trasbordo de la carga;

5°. Dolo ó culpa del tomador;

6°. Empleo del buque en un comercio prohibido.

En todos los casos indicados el dador tiene derecho al reembolso del capital prestado y premio convenido, á no ser que las partes acuerden lo contrario.

ART. 1072. El prestador á la gruesa puede tomar por su cuenta las pérdidas provenientes de cualquiera de las causas expresadas en los cuatro primeros números del anterior artículo.

Pero le es prohibido constituírse responsable de las ocasionadas por las causas que se expresan en los últimos números del mismo artículo.

Art. 1073. El dador á la gruesa contribuirá en proporción de su interés al pago de las averías comunes y particulares que sufran los objetos afectos al préstamo.

No podrá exonerarse por pacto de la obligación de soportar las averías comunes; pero le es permitido libertarse de la contribución al pago de las averías particulares.

El importe de las averías no será imputado al capital prestado, sino desde el día en que el dador se constituya en mora de pagarlas.

Art. 1074. El dador tiene derecho al pago del interés marítimo desde el momento en que comienza á correr los riesgos, aun cuando cesen antes del tiempo convenido, ó sobrevenga la cesación del viaje, con tal que algún accidente de mar no haya causado la pérdida de los objetos gravados.

Art. 1075. El pago del capital y premio del préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla del buque se hará, á falta de convención, en el lugar en que se encuentre al tiempo de la cesación de los riesgos, aun cuando ese lugar no sea al término del viaje.

Recayendo sobre la carga, se hará el pago en el puerto á que ésta fuere destinada.

Art. 1076. No estando designada en la póliza la época del reembolso, el dador podrá pedir el capital y premio, si el préstamo recayere sobre la carga, luego que los riesgos hayan cesado de correr por su cuenta; y en caso de mora, el tomador pagará el interés de plaza sobre el capital prestado.

Si el préstamo fuere hecho sobre el buque, el prestador á la gruesa no podrá exigir el pago sino un mes después de la cesación de los riesgos; pero durante este plazo el tomador deberá abonar el interés corriente de tierra sobre la cantidad prestada.

El prestamista abonará también al dador el interés expresado sobre la cantidad á que ascienda el provecho marítimo, desde la fecha de la demanda judicial.

Art. 1077. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el buque para su último viaje serán reembolsadas con preferencia á las prestadas para los anteriores, aunque sean dejadas en poder del tomador por vía de próroga ó de renovación.

Los préstamos á la gruesa celebrados durante el viaje serán preferidos á los hechos antes de la salida del buque; y concurriendo muchos contratados en diversas épocas del mismo viaje, serán preferidos entre sí por el orden inverso de sus respectivas fechas.

Los contraídos en un mismo lugar y para subvenir á las mismas necesidades serán pagados á prorrata, sin consideración á su fecha.

Art. 1078. Los préstamos á la gruesa hechos sobre el cargamento no tienen entre sí preferencia alguna, y serán pagados sueldo á libra,

sea cual fuere la época de su celebración, y aun cuando los hechos durante el viaje tengan por objeto aumentar la carga.

Art. 1079. Concurriendo un préstamo á la gruesa, tomado antes del viaje, y un seguro sobre el buque ó la carga, el producto de los objetos salvados de un siniestro mayor, deducidos los costos del salvamento y los salarios del capitán y tripulación, será dividido sueldo á libra entre el prestador por su capital y el asegurador por la cantidad asegurada, siempre que esta cupiere, al tiempo de celebrarse el seguro, en el valor libre de los objetos gravados.

En el caso contrario, el asegurador percibirá solamen te la parte pro porcional al resto del valor de la cosa asegurada, previa la expresada deducción.

Art. 1080. Celebrándose dos préstamos á la gruesa, uno sobre el casco y quilla, y otro sobre uno ó más objetos accesorios del buque, ambos prestadores tendrán derecho sobre el flete de las mercaderías salvadas, en proporción al valor del buque, y de los objetos accesorios.

Art. 1081. Las acciones del dador quedan extinguidas por la pérdida total de los objetos afectos al préstamo marítimo, ocurriendo en el lugar y tiempo convenidos para correr los riesgos, y procediendo de los que aquél hubiere tomado á su cargo por pacto, ó debiere tomar en virtud de la ley.

Entiéndese por lugar convenido, el buque, el viaje y la ruta que designe la póliza.

Art. 1082. En el primer caso del inciso 2° del art. 1059 la pérdida parcial extingue las acciones del dador hasta el monto del producto de los objetos salvados, previa deducción de los costos del salvamento y los salarios del capitán y tripulación.

En el segundo caso del precitado inciso, las acciones del dador quedan también extinguidas hasta la suma que sobre el producto de los objetos salvados le corresponda en concurrencia con el tomador, representando el primero su capital solamente y el segundo la cantidad que complete el valor de los objetos gravados.

Art. 1083. El préstamo á la gruesa no tendrá efecto alguno, si los objetos sobre que recae no llegaren á estar en peligro, sea por hecho del prestamista, ó por caso fortuito, ó fuerza mayor.

En el primer caso el prestador podrá demandar la devolución del capital con el interés corriente de tierra desde el día de la entrega.

En el segundo podrá exigir el reembolso, del capital con el ínterés corriente de plaza desde que el tomador se constituya en mora.

La restitución del capital é intereses se hará con la preferencia que corresponda.

Art. 1084. Descargando el tomador durante la travesía parte de las mercaderías afectas al préstamo por haberse reservado expresamente la facultad de hacerlo, el dador no podrá perseguir esas mercaderías, caso

que después de su desembarque ocurriere algún siniestro mayor; pero tendrá derecho para exigir del tomador la justificación de que trata el art. 1087.

Si las mercaderías restantes fueren de un valor inferior á la cantidad prestada, el dador podrá demandar la rescisión proporcional del préstamo.

Art. 1085. Salvándose total ó parcialmente las cosas afectas al préstamo á la gruesa, el tomador pagará al dador el capital con el premio estipulado, en la forma, lugar y tiempo que determinan los arts. 1042, 1075, y 1076.

Art. 1086. Si el buque ó la carga afectos al préstamo sufrieren un siniestro mayor, el tomador estará obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á comunicarlo al dador tan luego como el suceso llegue á su conocimiento.

Deberá además practicar todas las diligencias conducentes á la salvación del buque á costa de los objetos gravados, siempre que se encuentre en un lugar, próximo al del desastre, y no verificándolo, será responsable de todos los daños y perjuicios que su negligencia cause al prestador.

Art. 1087. La prueba de la pérdida de los objetos gravados incumbe al tomador; y si el préstamo fuere hecho sobre el cargamento, le corresponde también acreditar que al tiempo del siniestro existían en el buque por su cuenta mercaderías de un valor equivalente á la suma prestada, y que corrieron los riesgos.

El dador no está obligado á justificar que la cantidad prestada ha sido útilmente empleada por el tomador.

Art. 1088. El tercero que en el caso de un siniestro mayor paga deudas preferidas á las procedentes de un préstamo á la gruesa, queda subrogado de pleno derecho al acreedor pagado.

Título VII.—*Del seguro marítimo.*[a]

Capítulo I.—De la forma interna del seguro.

Art. 1089. Las disposiciones que contienen los arts 403 y siguientes hasta el 448 inclusive son aplicables á los seguros marítimos, salvo los casos exceptuados en el presente título.

Art. 1090. Son objeto del seguro marítimo:

1°. El casco y quilla del buque, armado ó desarmado, con carga ó sin ella, sea que esté fondeado en el puerto de su matrícula ó en el de su armamento, sea que vaya navegando sólo en convoy ó conserva;

2°. Los aparejos;

3°. El armamento;

4°. Las vituallas;

5°. El costo del seguro;

[a] Véase lo sec., 3 tít. III, l. 3 del Código Español.

6°. Las cantidades dadas á la gruesa;

7°. La vida y libertad de los hombres de mar y pasajeros:

8°. Las mercaderías cargadas, y en general todas las cosas de valor estimable en dinero, expuestas á los riesgos de pérdida ó deterioro por accidentes de la navegación.

Art. 1091. Fuera de las cosas expresadas en el inciso 2° del art. 411 no pueden ser asegurados:

1°. Los sueldos del capitán y tripulación;

2°. El flete no adquirido del cargamento existente á bordo:

3°. Las cantidades tomadas á la gruesa;

4°. Los premios de los préstamos marítimos;

5°. Las cosas pertenecientes á súbditos de nación enemiga.

6°. El buque habitualmente ocupado en el contrabando, ni el daño que se sobrevenga por haberlo hecho.

Art. 1092. El seguro genérico del buque ó del cargamento no comprende sino el objeto expresado en la póliza, aun cuando ambas cosas pertenezcan al mismo naviero.

El seguro sobre el casco y quilla del buque abraza los aparejos, el armamento, las vituallas y todos los accesorios, salva estipulación en contrario.

El seguro del cargamento, sin otra designación, comprende todas las mercaderías embarcadas, fuera del oro ó plata amonedados, las barras de estos mismos metales, las municiones de guerra, los diamantes, perlas y demás objetos preciosos.

Los objetos exceptuados en el inciso anterior serán necesariamente especificados en la póliza.

Si el seguro fuere hecho por viaje redondo comprende también las mercaderías cargadas en el puerto del destino y en los de escala de la travesía de vuelta.

Art. 1093. El buque puede ser asegurado por todo el valor del casco y quilla, aparejos, armamento y vituallas, deduciéndose previamente las cantidades tomadas á la gruesa.

El cargamento podrá también ser asegurado, previa la deducción expresada, por el íntegro valor que las mercaderías tengan en el puerto de la expedición al tiempo de su embarque, inclusos los gastos causados hasta ponerlas á bordo y la prima del seguro.

Art. 1094. El seguro puede versar conjunta ó separadamente sobre el todo ó parte de los objetos expresados en el art. 1090, y celebrarse:

En tiempo de paz ó de guerra;

Antes de principiarse el viaje ó hallándose éste pendiente;

Por el viaje de ida y vuelta ó por uno solo de ellos;

Por toda la duración del viaje ó por un tiempo limitado;

Por todos los riesgos de mar ó solamente por alguno de ellos;

Sobre buenas ó malas noticias.

Art. 1095. Por el hecho de la suscripción de la póliza se presume que los interesados han reconocido justa la valuación hecha en ella de las cosas aseguradas; pero tanto el asegurado como el asegurador podrán reclamar contra ella en virtud del derecho que le otorga el art. 417.

Ni el asegurado ni el asegurador podrán ejercitar ese derecho después de tener conocimiento del feliz arribo ó de la pérdida ó deterioro de los objetos asegurados.

Art. 1096. En el caso del art. 422 el valor de las mercaderías aseguradas se fijará por perítos, tomándose por base el precio que se les asigne, con arreglo á lo dispuesto en el inciso 2º del art. 1093.

Art. 1097. No determinándose en la póliza el valor de las cosas aseguradas, y consistiendo éstas en los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por cambios, la valuación se hará por el precio que tengan las mercaderías permutadas en el puerto de su carga incluyendo todos los gastos posteriores.

Art. 1098. La valuación hecha en moneda extranjera se reducirá á la de la República, conforme al curso del cambio en el día en que se hubiese firmado la póliza.

Art. 1099. En el seguro marítimo las cosas aseguradas corren los riesgos de tempestad, naufragio, varamiento con rotura ó sin ella, abordaje fortuito, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden de autoridad competente, retención por orden de alguna potencia extranjera, represalias, y generalmente todos los casos fortuitos que ocurran en la mar, salvo los exceptuados literalmente en la póliza.

Art. 1100. No fijándose en la póliza el principio y fin de los riesgos se entenderá que principian y concluyen para los aseguradores en las épocas que determina el art. 1069.

En el seguro de sumas prestadas á la gruesa los riesgos comienzan y acaban para los aseguradores desde el momento que comienzan y acaban para el dador, según la ley ó la convención notificada á los aseguradores.

Art. 1101. Revocado ó variado el viaje antes que las cosas aseguradas hayan principiado á correr los riesgos, el seguro quedará rescindido.

Art. 1102. Es de ningún valor el seguro contratado con posterioridad á la cesación de los riesgos, si al tiempo de firmar la póliza el asegurado ó su mandatario tuviere conocimiento de la pérdida de los objetos asegurados, ó el asegurador de su feliz arribo.

Este conocimiento puede acreditarse por cualquiera de los medios probatarios que admite este código.

Art. 1103. Se presume de derecho el conocimiento del asegurador ó asegurado, si atendida la distancia, desde el sitio del arribo ó pér-

dida del buque, ó desde el punto donde se haya tenido la primera noticia, pudo llegar al lugar del contrato antes de firmarse la póliza.

Esta presunción no tendrá lugar cuando la póliza exprese que el seguro se celebra sobre buenas ó malas noticias.

En tal caso el seguro se reputará valedero, á ménos que se pruebe plenamente por cualquiera de los otros medios legales que el asegurado conocía la pérdida ó el asegurador el feliz arribo antes de firmarse la póliza.

No obstante la expresada cláusula, el asegurador podrá solicitar la nulidad del seguro sí, al tiempo de celebrarlo, el asegurado le hubiere ocultado los antecedentes que le hacían temer la pérdida de los objetos asegurados.

Art. 1104. Probado el fraude del asegurado ó asegurador en los términos que expresa el inciso 3° del anterior artículo, el primero pagará una doble prima y el segundo el duplo de la misma, á más de restituír el premio, si lo hubiere recibido.

El asegurado ó asegurador serán además perseguidos criminalmente y castigados con las penas impuestas á la tentativa de estafa.

Art. 1105. Declarada la nulidad del seguro celebrado por muchos aseguradores, el asegurado queda exonerado de la obligación de pagar la prima aun á los aseguradores que no hubieren participado del fraude.

Pero en tal caso los aseguradores fraudulentos responderán á los de buena fe de los premios que les correspondan según el contrato.

Art. 1106. La regla establecida en el art. 1102 es aplicable al seguro contratado por comisión, aunque el asegurado ignore la pérdida de la cosa asegurada.

El comisionista tendrá en esa hipótesis la misma responsabilidad que si hiciera el seguro por cuenta propia.

Art. 1107. Aunque el comisionista ignore la pérdida, si el comitente tuviere conocimiento de ella al tiempo de dar la orden de asegurar, el seguro será nulo, y en ese caso el comitente quedará sujeto á las responsabilidades que establece el art. 1104.

Art. 1108. Si el comitente y comisionista tuvieren noticia de la pérdida, ambos sufrirán por entero las penas que establece el artículo precitado.

Art. 1109. Las partes podrán estipular que la prima será aumentada en caso de guerra ó disminuída restableciendose la paz.

Omitiéndose la fijación de la cuota, será determinada por perítos, teniendo en consideración el aumento ó disminución de los riesgos.

Art. 1110. El acortamiento voluntario del viaje sin variación de ruta no autoriza la reducción de la prima.

Capítulo II.—De la forma externa del seguro.

Art. 1111. Fuera de las enunciaciones que exige el art. 405 la póliza de seguro del buque ó de su cargamento deberá expresar:

1°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

2°. El nombre del buque, su porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación, ya verse el seguro sobre el mismo buque, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento;

En el primer caso el asegurado indicará la madera de que fuere construído el buque y si está forrado en cobre, ó declarará que ignora estas circunstancias.

3°. El lugar de la carga y de la descarga, y los puertos de escala;

4°. El puerto de donde ha salido ó debido salir el buque y el de su destino;

5°. El lugar donde los riesgos principian á correr por cuenta del asegurador, con designación específica de los que fueren excluídos del seguro;

6°. El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje redondo ó sólo por el de ida y vuelta;

7°. La época, lugar y modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños y de la prima;

8°. La fecha y hora del contrato, aunque el viaje no se haya principiado;

9°. Todos los demás pactos y condiciones que acuerden los interesados.

Art. 1112. La póliza de seguro de las cantidades dadas á la gruesa deberá expresar:

1°. El nombre del tomador, aun cuando sea el capitán;

2°. El nombre y destino del buque que debe hacer el viaje y el del capitán que lo mande;

3°. Los riesgos que tome sobre sí el asegurador y los que hayan sido exceptuados por el dador;

4°. Si las cantidades prestadas han sido empleadas en la reparación del buque ó en otros gastos necesarios en el lugar de la descarga ó en el puerto de arribada forzosa.

Art. 1113. La póliza de seguro de vida se arreglará á lo prescrito en el art. 461.

Art. 1114. Además de las enunciaciones contenidas en los núms. 1°, 2° y 4° del art. 1111, la póliza de seguro de la libertad de los navegantes deberá expresar:

1°. El nombre, apellido, edad y señales que identifiquen la persona asegurada;

2°. La cantidad convenida para el rescate y los gastos de regreso á la República;

3°. El nombre, apellido y domicilio de la persona encargada del rescate;

4°. El término en que se ha de verificar y la indemnización que deba darse al asegurado, caso de no conseguirse.

Art. 1115. Los cónsules guatemaltecos podrán autorizar las pólizas de los seguros que se celebren en las plazas de comercio de su residencia, si alguno de los contratantes fuere guatemalteco.

Las pólizas autorizadas por un cónsul guatemalteco tendrán en la República la misma fuerza probatoria que las extendidas en escritura pública.

Art. 1116. Siendo muchos los aseguradores de una misma cosa firmarán la póliza simultánea ó sucesivamente, expresando cada uno, en el último caso, la fecha y hora antes de su firma.

Art. 1117. Una sola póliza puede comprender diferentes seguros en un mismo buque.

Puede también comprender el del buque y su cargamento; pero en este caso se expresarán distintamente las cantidades aseguradas sobre cada uno de estos objetos so pena de nulidad del seguro.

Art. 1118. Las disposiciones que contiene el art. 1111 son aplicables á las pólizas del seguro marítimo.

Art. 1119. Las pólizas de seguro pueden ser cedidas en la misma forma y producen los mismos efectos que los conocimientos y las pólizas de préstamos á la gruesa.

Art. 1120. Ignorando el asegurado la especie de mercaderías que espera ó el buque que deba trasportarlas, podrá celebrar el seguro, en el primer caso, bajo el nombre genérico de "mercaderías," y en el segundo con la cláusula "en uno ó más buques," con tal que manifieste en la póliza que ignora dicha circunstancia y exprese la fecha y firma de las órdenes ó cartas de aviso que hubiere recibido.

Pero en el caso de siniestro el asegurado deberá probar la salida del buque ó buques del puerto de la carga, el embarque en ellos de las mercaderías perdidas, el verdadero valor de éstas y la pérdida del buque.

Art. 1121. El seguro contratado por un tiempo limitado se extingue por el simple trascurso del plazo convenido, aun cuando al vencimiento de éste se hallen todavía pendientes los riesgos.

Art. 1122. La demora involuntaria del buque en el puerto de la expedición, importa prórroga del plazo estipulado por todo el tiempo que dure dicha demora.

Capítulo III.—De las obligaciones y derechos del asegurador.

Art. 1123. El asegurador está obligado á indemnizar al asegurado las pérdidas y averías de los objetos asegurados, causadas por accidente de mar, y los gastos hechos para evitarlas ó disminuírlas, siempre que excedan del uno por ciento del valor del objeto perdido ó averiado.

ART. 1124. No expresándose en la póliza la época del pago de las cosas aseguradas, daños y gastos de la responsabilidad de los aseguradores, deben verificarlo dentro de los diez días siguientes al en que el asegurado les presente su cuenta debidamente documentada.

ART. 1125. Siempre que distintas personas aseguren el cargamento por partidas separadas ó por cuotas, sin expresar los objetos que abrace cada seguro, los aseguradores pagarán á prorrata la pérdida total ó parcial que el cargamento sufra.

ART. 1126. La variación de rumbo ó viaje, ocasionada por fuerza mayor, para salvar el buque ó su cargamento, no extingue la responsabilidad de los aseguradores.

ART. 1127. El cambio del buque, ocasionado por causa de no ser posible que pueda navegar, ó por fuerza mayor después de principiado el viaje, no liberta á los aseguradores de la responsabilidad que les impone el contrato, aun cuando el segundo buque sea de distinto porte y pabellón, salvo si fuere enemigo.

Pero si la imposibilidad de navegar ocurriere antes que el buque haya salido del puerto de la expedición, los aseguradores podrán continuar el seguro ó desistir de él, pagando las averías que hubiere sufrido el cargamento.

ART. 1128. La cláusula "libre de avería" exonera al asegurador del pago de toda avería común ó particular, con excepción de las que dan lugar á la dejación de la cosa asegurada.

ART. 1129. Si el cargamento asegurado con designación de buques y fijación de la cantidad asegurada sobre cada uno de ellos fuere embarcado en menor número de buques que el señalado en la póliza ó en uno solo de ellos, la responsabilidad de los aseguradores estará reducida á las sumas aseguradas sobre el buque ó buques que hubieren recibido el cargamento.

En este caso el seguro de las cantidades aseguradas sobre los demás buques, será ineficaz y se abonará á los aseguradores la indemnización legal.

ART. 1130. La autorización para hacer escala confiere derecho a capitán para arribar, hacer una cuarentena, descargar, vender mercaderías por menor y aun para formar un nuevo cargamento, corriendo siempre los riesgos por cuenta de los aseguradores.

Las mercaderías cargadas en un puerto de escala convenida, sobrogan para los efectos del seguro á las descargadas en el mismo.

ART. 1131. Celebrado el seguro con la cláusula "libre de hostilidades," el asegurador no responde de los daños y pérdidas causadas por violencia, apresamiento, saqueo, piratería, orden de potencia extranjera, declaración de guerra y represalia, aun cuando tales actos precedan al manifiesto de guerra.

El retardo ó cambio de viaje de los objetos asegurados por causa de hostilidad, hace cesar los efectos del seguro, sin perjuicio de la responsa-

bilidad de los aseguradores por los daños ó pérdidas ocurridos antes de las hostilidades.

Art. 1132. No son responsables los aseguradores de los daños ó pérdidas provenientes de alguna de las causas que siguen:

1°. Cambio voluntario de ruta, de viaje ó de buque sin consentimiento de los aseguradores;

2°. Separación espontánea, de un convoy, habiendo estipulación para navegar en conserva;

3°. Prolongación del viaje asegurado á un puerto más remoto que el designado en la póliza;

4°. Mermas, desperdicios y pérdidas procedentes de vicio propio de los objetos asegurados;

5°. Deterioro del velamen y demás útiles del buque causado por su uso ordinario;

6°. Dolo ó culpa del capitán ó de la tripulación, á menos de convención en contrario.

Esta convención es prohibida en el caso de que el capitán sea también marino ó copartícipe;

7°. Culpa del asegurado ó de cualquiera otra persona extraña al contrato;

8°. Gastos de remolque y demás que no constituyen avería según el art. 959;

9°. Derechos impuestos sobre el buque ó su cargamento.

Art. 1133. La liquidación y pago de la avería particular que sufran los objetos asegurados se ajustarán á las reglas que contengan los siguientes artículos.

Art. 1134. Las cosas perdidas y las vendidas durante el viaje por hallarse averiadas serán pagadas por el asegurador, según el valor expresado en la póliza del seguro, ó, en su defecto, al precio de factura, aumentando los costos causados hasta ponerlas á bordo.

Si las mercaderías llegaren averiadas en todo ó en parte al puerto de la descarga, se fijará por perítos el precio en bruto que habrían tenido si hubiesen llegado ilesas y el precio actual, también en bruto; y el asegurador pagará al asegurado una cuota que guarde con la suma asegurada la proporción que exista en los precios expresados.

El asegurador pagará además los costos de la regulación.

Art. 1135. Para averiguar y fijar el valor de los objetos asegurados no podrá el asegurador, en ningún caso, obligar al asegurado á venderlos.

Art. 1136. Si las mercaderías llegaren exteriormente averiadas ó mermadas, el reconocimiento y estimación del daño se hará por perítos antes de entregarlas al asegurado.

Pero si la avería no fuere visible al tiempo de la descarga, el reconocimiento y regulación se harán después de que las mercaderías se hallen á disposición del asegurado, con tal que ambas diligencias sean

practicadas dentro de setenta y dos horas, contadas desde la descarga, sin perjuicio de las demás pruebas que produzcan los interesados.

Art. 1137. Siempre que el buque asegurado sufra avería por accidente de mar, el asegurador solamente pagará dos tercios del importe de las reparaciones, háyanse ó no verificado en proporción de la parte asegurada con tal que se encuentre descubierta, y el otro tercio quedará á cargo del asegurado por el mayor valor que se presume adquiere el buque mediante la reparación.

Art. 1138. Los costos de reparación serán justificados con las cuentas respectivas, y en su defecto, con la regulación de perítos ó cualquier otro medio probatorio.

Si no se hubiere verificado la reparación, el monto de los costos que exija será también regulado por perítos, para los efectos del precedente artículo.

Art. 1139. Probándose que las reparaciones han aumentado el valor del buque en más de un tercio, el asegurador pagará los costos de dichas reparaciones con arreglo á lo dispuesto en el art. 1137, previa deducción del mayor valor adquirido por las susodichas reparaciones.

La deducción del tercio no tendrá lugar si el asegurado prueba con un reconocimiento de peritos que las reparaciones no han aumentado el valor del buque, sea porque éste fuese nuevo y el daño hubiese ocurrido en su primer viaje, sea porque la avería hubiese recaído en velas, anclas y en otros accesorios nuevos; pero aun en este caso los aseguradores tendrán derecho á que se les rebaje el importe del demérito que hubieren sufrido los objetos indicados por su uso ordinario.

Art. 1140. Encontrándose los aseguradores en la obligación de pagar el daño causado por la filtración ó licuefacción de las mercaderías aseguradas, se deducirá del importe del daño el tanto por ciento que, á juicio de peritos, pierdan ordinariamente mercaderías de la misma especie.

Art. 1141. La restitución gratuita del buque ó del cargamento apresado cede en beneficio de los respectivos propietarios, y en tal caso los aseguradores no tendrán obligación de pagar la cantidad asegurada.

Art. 1142. Los aseguradores devengan la prima estipulada en cualquiera de los casos expresados en el art. 1132, siempre que los objetos asegurados hubieren principiado á correr los riesgos.

Art. 1143. Si estando asegurada la carga de ida y vuelta, el buque no trajere mercaderías de retorno ó las traídas no llegaren á las dos terceras partes de las que podía trasportar, los aseguradores solamente podrán exigir dos terceras partes de la prima correspondiente al viaje de regreso, á menos que en la póliza se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 1144. Los aseguradores tienen derecho para exigir al comisionista, llegado el caso de un siniestro, la manifestación de la persona por cuya cuenta hubiere celebrado el seguro.

Hecha la manifestación, los aseguradores no podrán pagar la indemnización estipulada sino al mismo asegurado ó al portador legítimo de la póliza.

Art. 1145. Tiene asimismo derecho para rescindir el seguro siempre que el buque permanezca un año después de firmada la póliza, sin emprender el viaje asegurado.

Art. 1146. Los aseguradores tienen derecho á cobrar ó retener un medio por ciento sobre la cantidad asegurada en los casos siguientes:

1°. Si la nulidad del seguro fuere declarada por alguna circunstancia inculpablemente ignorada por los aseguradores;

2°. Si antes que el buque se haga á la vela el viaje proyectado fuere revocado, aunque sea por causa del asegurado ó emprendido para un destino diverso del que señale la póliza;

3°. Si el buque fuere retenido, antes de principiarse el viaje, por orden de autoridad competente;

4°. Sino se cargaren las mercaderías designadas ó si fueren trasportadas en destinto buque ó por otro capitán que el contratado;

5°. Si el seguro recayere sobre un objeto íntegramente afecto á un préstamo á la gruesa, ignorándolo el asegurador;

6°. En el caso previsto en el art. 1129;

7°. En todos los demás de rescisión total ó parcial que comprende el art. 446.

Art. 1147. Los aseguradores pueden contradecir los hechos en que el asegurado apoye su reclamación y producir la prueba que les convenga.

Pero si la póliza aparejare ejecución y el asegurado prestare fianza suficiente, á juicio del juzgado respectivo, de restituír en su caso la cantidad reclamada, los aseguradores deberán pagarla dentro de segundo día, sin perjuicio de llevar adelante su oposición si la hubiere.

La fianza queda extinguida por el transcurso de un año, no entablándose demanda que lo interrumpa.

Capítulo IV.—De las obligaciones y derechos del asegurado.

Art. 1148. El asegurado está obligado á ejecutar, bajo las responsabilidades legales, todo cuanto se enumera en el art. 145.

Art. 1149. Para obtener la indemnización de un siniestro mayor ó menor el asegurado deberá justificar:

El viaje del buque;

El embarque de los objetos asegurados;

El contrato de seguro;

La pérdida ó deterioro de las cosas aseguradas.

La justificación se hará, según el caso, con el contrato de seguro, el conocimiento del capitán, los despachos de la aduana, la carta de aviso del cargador, la póliza del seguro, la copia del diario de navegación, la protesta del capitán y las declaraciones de los pasajeros y tripulación, sin perjuicio de los demás medios probatorios que admite este Código.

Art. 1150. En caso de pérdida ó deterioro de las mercaderías que el capitán hubiere asegurado y cargado de su cuenta ó por comisión en el buque que gobierne, estará obligado á probar, fuera de los hechos expresados en el inciso 1° del precedente artículo, la compra de las mercaderías con las facturas de los vendedores, y su embarque y transporte con el conocimiento, que deberá ser firmado por dos de los principales oficiales del buque, y los documentos de expedición y pago de los derechos de aduana.

Art. 1151. Navegando el asegurado con sus propias mercaderías, aseguradas en la República y embarcadas en un puerto extranjero, estará obligado á justificar la compra de ellas con las facturas respectivas, y su embarque y transporte con certificación del cónsul guatemalteco, ó en su defecto del Tribunal de Comercio ó de la autoridad civil del lugar de la carga.

Art. 1152. El asegurado puede rescindir el seguro sin expresión de causa, abonando al asegurador la indemnización legal.

Art. 1153. Señalándose en la póliza diferentes buques para embarcar las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá distribuírlas á su arbitrio en los buques designados ó cargarlas en uno solo de ellos.

El ejercicio de este derecho no produce alteración alguna en la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 1154. El asegurado puede hacer dejación de las cosas aseguradas en los casos determinados por la ley y cobrar á los aseguradores las cantidades que hubieren asegurado sobre ellas.

El comisionista que contrata un seguro está autorizado para hacer dejación, siendo portador de la póliza legitimamente.

Art. 1155. La dejación tiene lugar, salvo estipulación en contrario:

1°. En el caso de apresamiento del buque asegurado;

2°. En el de naufragio del mismo buque;

3°. En el de varamiento ó rotura;

4°. En el de innavegabilidad absoluta por accidente de mar, ó relativa por imposibilidad de reparar el buque;

5°. En el de embargo ó detención por orden de autoridad competente ó de una potencia extranjera;

6°. En el de pérdida ó deterioro material de los objetos asegurados, que disminuyan su valor en las tres cuartas partes, á lo menos, de su totalidad;

7°. En el de pérdida presunta de los mismos.

Todos los demás daños serán considerados como simple avería y deberán soportarse por la persona á quien corresponda según la ley ó la convención.

Art. 1156. La dejación no puede ser condicional ni parcial.

Caso que el buque ó su carga no hayan sido asegurados por todo su valor, la dejación no se extenderá sino hasta el monto de la suma asegurada, en proporción con el importe de la parte descubierta.

Si el buque ó su carga fueren separadamente asegurados, podrá hacer dejación el asegurado de uno de los seguros y no del otro, aunque ambos se hallen comprendidos en una misma póliza.

ART. 1157. La dejación del buque comprende el precio del trasporte de los pasajeros y el flete de las mercaderías salvadas, aun cuando hayan sido completamente pagados, sin perjuicio de los derechos que competan al prestador á la gruesa, á la tripulación por sus salarios y á los acreedores que hubieren hecho anticipaciones para habilitar el buque ó para los gastos causados durante el último viaje.

ART. 1158. Por causa de apresamiento no podrá hacerse dejación sino en el caso en que por la represa pasen los objetos asegurados al dominio de un tercero.

Si la represa del buque reintegrare al asegurado en la propiedad de las cosas aseguradas, los perjuicios y gastos causados por el apresamiento se reputarán avería y serán pagados por los aseguradores.

ART. 1159. El asegurado, ó el capitán, en su ausencia puede proceder por sí al rescate de las cosas apresadas: pero después de ajustado el rescate, deberá hacer notificar el convenio, á los aseguradores en la primera oportunidad que se le presente.

ART. 1160. Los aseguradores podrán aceptar ó rehusar el convenio, comunicando su resolución al asegurado ó al capitán dentro de las veinticuatro horas siguientes á su notificación.

Aceptando el convenio los asegurados, entregarán en el acto el importe del rescate, y los riesgos ulteriores del viaje continuarán por su cuenta, conforme á las estipulaciones de la póliza.

Rehusándolo, pagarán la cantidad asegurada, sin conservar derecho alguno sobre los objetos rescatados.

No manifestando su resolución en el término señalado en el inciso 1°, se entenderá que han repudiado el convenio.

ART. 1161. El simple varamiento no autoriza la dejación del buque sino en el caso en que no pueda ser puesto á flote.

El varamiento con rotura parcial autoriza la dejación cuando tal accidente afecte las partes esenciales del buque, facilite la entrada de las aguas del mar y ocasione graves daños, aunque no pasen de los tres cuartos del valor del buque.

ART. 1162. No podrá hacerse dejación por causa de innavegabilidad siempre que el buque pueda ser rehabilitado para continuar y concluír el viaje.

Verificada la rehabilitación, los asegurados responderán solamente de los gastos y averías causados.

Se entiende que el buque no puede ser rehabilitado si los costos de reparación exceden de las tres cuartas partes de la cantidad asegurada.

La innavegabilidad será declarada por la autoridad judicial que entiende en negocios mercantiles.

ART. 1163. La falta del acta de visita del buque no priva al asegu-

rado del derecho de probar que la innavegabilidad ha sido consumada por accidente de mar y no por vicio de construcción, deterioro ó vejez del buque.

Art. 1164. Declarándose que el buque ha quedado innavegable, el propietario de la carga asegurada hará notificar la resolución á los aseguradores dentro de tres días contados desde el momento en que dicha resolución llegue á su conocimiento.

Art. 1165. Los aseguradores y asegurado, ó en ausencia de éste el capitán, practicarán en caso de innavegabilidad todas las diligencias posibles para fletar otro buque que conduzca las mercaderías al puerto de su destino.

Art. 1166. Verificándose el trasporte en otro buque, los aseguradores correrán los riesgos del trasbordo y los del viage hasta el lugar que designe la póliza y responderán además de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque, aumento de flete y gastos causados para salvar y trasbordar las mercaderías.

Art. 1167. Recayendo el seguro sobre el casco y quilla del buque, el asegurado podrá hacer dejación de él al tiempo de notificar á los aseguradores la resolución que lo declare innavegable.

Pero si el seguro versare sobre la carga, no podrá abandonarla hasta que hayan trascurrido seis meses, si la inhabilitación del buque ocurriere en las costas de América; ocho sucediendo en las de Europa y doce si acaeciere en cualquier otra parte.

Estos plazos correrán desde la notificación que prescribe el art. 1164.

Art. 1168. Si dentro de los plazos que establece el artículo precedente no se encontrare buque para continuar el viaje y verificar el trasporte de las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá hacer dejación de ellas.

Art. 1169. Embargado el buque, el asegurado hará á los aseguradores la notificación que prescribe el núm. 5° del art. 445, y mientras no hayan trascurrido los plazos prefijados en el art. 1167 no podrá hacer dejación de los objetos asegurados.

En el ínterin, el asegurado practicará por sí ó en unión con los aseguradores, las gestiones que juzgue conducentes al alzamiento del embargo.

Art. 1170. No es admisible la dejación por otras pérdidas ó deterioros del objeto asegurado que aquéllos que ocurran después que los riesgos hayan principiado á correr por cuenta de los aseguradores, según el art. 1100.

Art. 1171. Para determinar si el siniestro alcanza ó no á las tres cuartas partes del valor de la cosa asegurada, se tomará en consideración la pérdida ó deterioro material causado directamente por un accidente de mar ó que sea un resultado forzoso del mismo accidente.

La venta autorizada de mercaderías que se efectuare durante el viaje importa pérdida ó deterioro material, siendo hecha para ocurrir

á las necesidades de la expedición ó para evitar que el deterioro sufrido por accidente de mar cause la pérdida total.

Art. 1172. En los casos de apresamiento, naufragio ó varamiento con rotura, las diligencias que practique el asegurado, en cumplimiento de las obligaciones que le impone el núm. 4° del art. 445, no importarán renuncia del derecho que tiene para hacer dejación de los objetos asegurados.

El asegurado será creído sobre su juramento en la determinación de los gastos de salvamento y recobro, sin perjuicio de los derechos del asegurador para acreditar su exageración.

Art. 1173. El asegurado deberá hacer la dejación dentro de los siguientes plazos:

De seis meses acaeciendo el siniestro en la costa occidental de América;

De ocho meses ocurriendo en la costa oriental de América, en la occidental de Africa ó en cualquiera de Europa.

De doce meses si sucediere en cualquier otro puerto del mundo.

La dejación se hará ante el tribunal que entienda en negocios de comercio, á fin de que mande notificarla á los aseguradores para los efectos de derecho.

Art. 1174. Los plazos señalados en el anterior artículo correrán, en los casos de apresamiento, desde que el asegurado reciba la noticia de que el buque ha sido conducido á cualquiera de los puertos de alguna de las costas mencionadas.

En los casos de naufragio, varamiento con rotura, pérdida verdadera ó deterioro, los plazos serán contados desde que se reciba la noticia del siniestro, y en los de innavegabilidad ó embargo, desde el vencimiento de los plazos señalados en el art. 1167.

En derecho de hacer la dejación caduca por el vencimiento de los respectivos plazos.

Art. 1175. La noticia se tendrá por recibida si se probare que el siniestro ha sido notorio entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó que á éste le ha sido comunicado por el capitán, su consignatario ó sus corresponsales.

Art. 1176. Se presume perdido el buque si dentro de un año en los viajes ordinarios, ó de dos en los extraordinarios ó de larga travesía, no se hubieren recibido noticias de él, y en tal caso el asegurado podrá hacer dejación y exigir á los aseguradores el pago de la indemnización estipulada, sin necesidad de probar la pérdida.

El año ó los dos años se contarán desde la salida del buque, ó desde el día á que se refieran las últimas noticias.

La dejación se hará dentro de los plazos designados en el art. 1173.

Estos plazos correrán desde el vencimiento del año ó de los dos años expresados, y para determinar el que corresponda en un caso dado se reputará acaecida la pérdida en la costa ó puerto de donde se hubieren

recibido las últimas noticias, y según la distancia de esos lugares el plazo será de seis, ocho ó doce meses.

Art. 1177. Para la aplicación de lo dispuesto en el primer inciso del artículo anterior, se considerarán viajes ordinarios los que se hagan en la costa de la República ó para alguno de los puertos del Pacífico y extraordinarios ó de larga travesía los que se hagan á cualquier otra parte del mundo.

Art. 1178. La presunción de pérdida, establecida en el art. 1176, es aplicable al seguro por tiempo limitado, sin perjuicio del derecho de los aseguradores para reclamar la devolución de lo que hubieren pagado, probando que la pérdida ocurrió después de haber expirado el término estipulado.

Art. 1179. A más de la declaración ordenada en el núm. 6° del art. 445, el asegurado hará otra, al tiempo de verificar la dejación, en la que deberá manifestar los préstamos á la gruesa que hubiere tomado sobre los objetos abandonados.

El plazo para el pago de la indemnización convenida no principiará á correr sino cuando el asegurado haya hecho las declaraciones indicadas.

El retardo de las declaraciones preceptuadas no prorroga los plazos concedidos para entablar la acción de dejación.

Art. 1180. Cometiendo fraude en las declaraciones prescritas, el asegurado perderá todos los derechos que le confiere el seguro, y pagará además los préstamos á la gruesa que hubiere tomado, no obstante la pérdida de los objetos gravados.

El asegurado, sin embargo, podrá acreditar que las omisiones ó inexactitudes en que hubiere incurrido, no han procedido de un designio fraudulento ó que no causan perjuicio alguno á los aseguradores.

Art. 1181. La dejación admitida y declarada válida en juicio contradictorio trasfiere desde su fecha á los aseguradores el dominio irrevocable de las cosas aseguradas, con todos los derechos y obligaciones del asegurado.

Si el buque regresare después de admitida la dejación, el asegurador no quedará por eso exento del pago de los objetos abandonados; pero si el siniestro en que se hubiere fundado la dejación no fuere efectivo, cualquiera de las partes podrá demandar la nulidad de ella.

Mientras la dejación no sea aceptada por los aseguradores, ó establecida por sentencia, el asegurado podrá retractarla.

Art. 1182. El asegurado puede optar entre la acción de dejación y la de avería; pero no podrá ejercitar ambas á la vez sino subsidiariamente.

La sentencia que declara sin lugar la dejación no produce los efectos de la cosa juzgada respecto de la acción de avería.

Art. 1183. Las cosas abandonadas están privilegiadamente afectas al pago de la cantidad asegurada.

HAITÍ.

Título VI.—*De las cartas partidas, fletamentos ó pólizas.*

Art. 270. Todo convenio para el alquiler de un barco, llamado carta partida, fletamento ó póliza, deberá redactarse por escrito.

Expresará:

El nombre y tonelaje del barco;

El nombre del capitán;

Los nombres del fletador y del naviero;

El lugar y tiempo convenidos para la carga y descarga;

El precio del flete;

Si el fletamento es total ó parcial;

La indemnización convenida en los casos de retraso.[a]

Art. 271. Si los convenios de las partes no fijaren el tiempo de la carga y de la descarga del barco, aquél se determinará según los usos locales.

Art. 272. Si se fletare el barco por meses y si no hubiere convenio en contrario, el flete correrá á partir del día en que el barco se hubiere hecho á la vela.

Art. 273. Si antes de la salida del buque hubiere interdicción de comercio con el país á que fuere destinado, los convenios se resolverán sin daños ni perjuicios por ninguna de las dos partes.

El cargador estará obligado á pagar los gastos de carga y descarga de sus mercancías ó productos.

Art. 274. Si existiese una fuerza mayor que no impidiese más que temporalmente la salida del barco, subsistirán los convenios y no habrá lugar á daños y perjuicios por causa del retraso.

Igualmente subsistirán y no habrá lugar á aumento de flete si la fuerza mayor sobreviniese durante el viaje.

Art. 275. Durante la detención del barco, el cargador podrá hacer descargar las mercancías ó productos á su costa, á condición de recargarlos ó de indemnizar al capitán.

Art. 276. En caso de bloqueo del puerto á que fuese destinado el buque, el capitán estará obligado, si no tuviese órdenes en contrario, á ir á uno de los puertos próximos de la misma importancia, que le fuese permitido abordar.

Art. 277. El buque, las jarcias y aparejos, el flete y las mercancías ó productos cargados quedarán respectivamente obligadas á la ejecución de los convenios entre las partes.

---

[a] Véase el art. 652 del Código Español.

Título VII.—*Del conocimiento.*

Art. 278. El conocimiento deberá expresar la naturaleza y cantidad, así como las especies ó calidades de los objetos del transporte.

Expresará:

El nombre del cargador;

El nombre de la persona á quien vaya dirigida la expedición;

El nombre y domicilio del capitán;

El nombre y porte del buque;

El punto de salida y de destino;

El precio del flete;

Consignará al margen las marcas y números de los objetos del transporte.

El conocimiento podrá ser á la orden, al portador, ó á persona determinada.[a]

Art. 279. Cada conocimiento se hará por cuadruplicado al menos—

Un ejemplar para el cargador;

Otro para la persona á quien fuesen destinadas las mercancías ó productos;

Otro para el capitán;

Otro para el armador del buque.

El cargador y el capitán firmarán los cuatro ejemplares dentro de las veinticuatro horas después de la carga.

El cargador estará obligado á dar al capitán, dentro de las mismas veinticuatro horas, los recibos de las mercancías ó productos cargados.

Art. 280. Redactado el conocimiento en la forma arriba prescrita, hará fe entre todas las partes interesadas en el cargamento y entre sí y los aseguradores.

Art. 281. Si hubiese discordancia entre los conocimientos de un mismo cargamento, hará fe el que estuviese en poder del capitán, extendido por mano del cargador ó de su comisionista, y el presentado por el cargador ó el consignatario, si estuviese extendido por mano del capitán.

Art. 282. Todo comisionista ó consignatario que hubiese recibido las mercancías mencionadas en los conocimientos y cartas partidas (contrato de fletamento) estará obligado á dar recibo de ellas al capitán que lo exigiese, bajo pena de todos los gastos, daños y perjuicios, incluso los que originase el retraso.

Título VIII.—*Del flete ó póliza.*

Art. 283. Llámase flete ó póliza el precio de alquiler de un buque cualquiera.

El flete se hará por convenio de las partes y quedará consignado en la carta partida ó contrato de fletamento, ó en el conocimiento.

---

[a] Véase el art. 706 del Código Español.

Se hará por la totalidad ó por una parte del buque, por un viaje redondo ó por un tiempo limitado, por toneladas, por quintales, por una cantidad alzada ó por las cavidades que se hubiesen de ocupar, expresando el porte del buque.[b]

ART. 284. Si se fletase el buque en su totalidad y el fletador no completase su carga, el capitán no podrá tomar más mercancías ó productos, sin consentimiento del fletador.

El fletador beneficiará el flete de las mercancías ó productos que completasen el cargamento del buque que hubiese fletado por entero.[b]

ART. 285. El fletador que no hubiese cargado la cantidad de mercancías ó productos consignada en la carta partida, estará obligado á pagar el flete en su totalidad y en razón del cargamento completo á que se hubiese obligado.

Si cargase más, pagará el flete del exceso al precio ajustado por la carta partida.

No obstante, si el fletador desistiese del viaje antes de la salida sin haber cargado nada, pagará al capitán, por vía de indemnización, la mitad del flete convenido en la carta partida, con respecto á la totalidad del cargamento que debía efectuar.

Si el buque hubiere recibido una parte de su cargamento, y partiere sin completarlo, se deberá al capitán el flete entero.

ART. 286. El capitán que declarare un porte mayor que el que en realidad tuiviere el buque, estará obligado á pagar daños y perjuicios al fletador.

ART. 287. No se considerará como falsa la declaración del tonelaje de un buque si el error no excediere de la cuadragésima parte ó si la declaración estuviere conforme con la certificación de arqueo.

ART. 288. Si el cargamento se hiciere por cabida, ya fuere en quintales, toneladas, ó por una cantidad alzada, el cargador podrá sacar sus mercancías ó productos antes de la salida del buque, pagando la mitad del flete.

Satisfará los gastos de carga, de descarga y de recarga de las demás mercancías ó productos que hubiere que desalojar, así como los de retraso.

ART. 289. El capitán podrá hacer volver á tierra, en el lugar de la carga, las mercancías ó productos que se encontraren en un buque si no le hubiesen sido declaradas, ó imponerlas el flete más elevado que se pagare en el mismo punto por las mercancías ó productos de igual naturaleza.

ART. 290. El cargador que sacare sus mercancías ó productos durante el viaje estará obligado á pagar el flete entero y todos los gastos ocasionados por el desalojamiento y por la descarga; si las mercancías ó productos se sacaren por efecto de hechos ó faltas del capitán, éste será responsable de todos los gastos.

---

[a] Véase el art. 652 del Código Español. [b] Véase el art. 672 del Código Español.

Art. 291. Si el buque fuere detenido á la salida, durante el camino ó en el punto de su descarga por causa del fletador, éste pagará los gastos del retraso.

Si habiendo sido fletado para un viaje de ida y vuelta, volviese el buque sin cargamento ó con un cargamento incompleto, se pagará al capitán el flete entero, así como los gastos del retraso.

Art. 292. El capitán estará obligado á pagar daños y perjuicios al fletador si el buque se hubiese detenido ó retrasado por culpa suya á la salida, durante el viaje ó en el punto de su descarga.

Estos daños y perjuicios debidos por el capitán serán determinados por peritos.

Art. 293. Si el capitán se viere obligado á hacer reparos en el buque durante el viaje, el fletador tendrá obligación de esperar ó de pagar el flete por entero.

Si el buque no pudiere repararse, el capitán estará obligado á alquilar otro, y si no pudiere, no se deberá el flete sino en proporción del camino andado.

Art. 294. El capitán perderá su flete y responderá de los daños y perjuicios del fletador, si éste probase que, cuando el buque se hizo á la vela, no se encontraba en estado de navegar.

La prueba será admisible, á pesar de y contra las certificaciones de visita á la salida.

Art. 295. Estarán sujetas al flete las mercancías ó productos que el capitán se viese obligado á vender para hacer frente á los gastos de víveres, reparaciones y otras necesidades apremiantes del buque, abonando su valor, según el precio á que se vendiese lo demás, cualquiera otra mercancía ó producto parecido de la misma calidad en el punto de la descarga, si el buque llegase á puerto seguro.

Si éste se perdiese, el capitán las abonará al precio que hubiesen obtenido su venta, reteniendo igualmente el flete consignado en los conocimientos.

Art. 296. Si sobreviniese interrupción de comercio con el país hacia el cual viajase el buque, y éste se viese obligado á volver con su cargamento, el capitán no tendrá derecho más que al flete de ida, aun cuando el buque hubiese sido fletado para la ida y la vuelta.

Art. 297. Si el buque hubiese sido detenido en el curso de su viaje por orden de una potencia,

No se deberá ningún flete por el tiempo de su detención, si el buque hubiese sido fletado por meses; ni aumento de flete, si hubiese sido fletado por un viaje.

El alimento y salarios de la tripulación se considerarán como averías durante el tiempo de la detención.

Art. 298. El capitán recibirá el flete de las mercancías ó productos arrojados al mar por el salvamento común, como carga de contribución.

ART. 299. No se deberá ningún flete por las mercancías ó productos perdidos por naufragio ó choque, robados por piratas ó tomados por el enemigo.

El capitán estará obligado á restituír el flete que se le hubiese adelantado si no hubiese estipulación en contrario.

ART. 300. Si se rescatase el buque y las mercancías ó productos ó si estos se salvasen del naufragio, se deberá el flete al capitán hasta el lugar del naufragio ó la presa.

Se le pagará el flete por entero, cuando contribuyese al rescate y condujese las mercancías ó productos al lugar de su destino.

ART. 301. La contribución para el rescate se hace sobre el precio corriente de las mercancías ó productos en el lugar de su descarga, y sobre la mitad del buque y del flete, deduciendo los gastos. Los salarios de los marineros no entran en contribución.

ART. 302. Si el consignatario se negase á recibir las mercancías ó productos el capitán podrá vender parte de ellos, por medio de la autoridad judicial, para el pago de su flete, y hacer que los restantes se pongan en depósito.

Si fuesen insuficientes, podrá recurrir contra el cargador.

ART. 303. El capitán no podrá retener las mercancías ó productos en su buque por falta de pago del flete.

Al tiempo de la descarga, podrá pedir que se depositen en manos de un tercero hasta el pago del flete.

ART. 304. El capitán será preferido, para el cobro del flete, sobre las mercancías ó productos de su cargamento, quince días después de su entrega, si no hubiesen pasado á manos de tercero.

ART. 305. En caso de quiebra de los cargadores ó reclamantes antes de expirar la quincena, el capitán será privilegiado sobre todos los acreedores para el pago de su flete y de las averías que se le debiesen.

ART. 306. El cargador no podrá pedir en ningún caso disminución del precio del flete.

ART. 307. El cargador no podrá abandonar para el pago del flete mercancías ó productos que hubieren bajado de precio ó que se hubieren deteriorado por su propio vicio ó por caso fortuito.

Sin embargo, si los envases de vino, aceite, miel ú otros líquidos se hubieren salido tanto que llagasen vacios ó casi vacios, dichos envases podrán abandonarse en pago de flete.

TÍTULO IX.—*De los contratos á la gruesa.*

ART. 308. El contrato á la gruesa se celebrará ante notario ó por medio de documento privado.

Expresará:

El capital prestado y el premio convenido para la ganancia marítima;

Los objetos que quedaren obligados al préstamo;

Los nombres del buque y del capitán;
Los del que da y del que recibe el préstamo
Si el préstamo fuere por un viaje;
Por qué viaje y por qué tiempo;
El plazo del reembolso.[a]

Art. 309. Todo el que prestare á la gruesa, en Haití, estará obligado á hacer registrar su contrato en la escribanía del Tribunal de Comercio dentro de los diez días de su fecha, bajo pena de perder su privilegio.

Y si el contrato se hiciere en el extranjero, quedará sometido á las formalidades prescritas en el art. 231.

Art. 310. Todo contrato de préstamo á la gruesa podrá negociarse por vía de endoso si fuere á la orden.

En este caso, la negociación surtirá los mismos efectos y acciones en garantía que los demás efectos de comercio.

Art. 311. La garantía del pago no se extenderá al premio marítimo, salvo estipulación expresa en contrario.

Art. 312. Los préstamos á la gruesa podrán constituírse: sobre el buque y sus accesorios, sobre armamento y víveres, sobre el flete, sobre el cargamento, sobre la totalidad de dichos objetos en conjunto ó sobre una parte determinada de cada uno de los mismos.

Art. 313. Todo préstamo á la gruesa hecho por una cantidad superior al valor de los objetos sobre los cuales se constituyere, podrá declararse nulo, á petición del prestador, si éste probase que hubo fraude de parte del prestatario.

Art. 314. Si no hubiese fraude, el contrato será válido hasta el cupo del valor de los efectos sobre los cuales se constituyó el préstamo, según tasación hecha ó convenida.

El excedente de la cantidad tomada á préstamo será reembolsado al interés corriente en la plaza.

Art. 315. Todos los préstamos sobre el flete futuro del buque ó sobre las ganancias esperadas de las mercancías ó productos quedan prohibidos.

En este caso, él que diese prestado no tendrá derecho más que al reembolso del capital, sin ningún interés.

Art. 316. No podrá hacerse ningún préstamo á la gruesa á los tripulantes sobre sus salarios ó viajes.

Art. 317. El buque, las jarcias y los aparejos, el armamento y los víveres, y aun los fletes adquiridos, quedarán obligados privilegiadamente al capital é intereses del dinero dado á la gruesa sobre el casco y quilla del buque.

Estará igualmente obligado el cargamento al capital é intereses del dinero dado á la gruesa sobre el cargamento mismo.

---

[a] Véase el art. 720 del Código Español.

Si el préstamo se hiciese sobre un objeto particular del buque ó del cargamento, el privilegio no tendrá lugar más que sobre dicho objeto y en la proporción de la parte alícuota obligada al préstamo.

ART. 318. Un préstamo á la gruesa hecho por el capitán en el punto de residencia de los propietarios del buque, sin su autorización auténtica ó su intervención en el contrato, no dará acción ni privilegio en el contrato más que sobre la parte que el capitán pudiese tener en el buque ó en el flete.

ART. 319. Quedarán obligadas á las cantidades tomadas á préstamo aun en el punto de residencia de los interesados, por razón de reparos y víveres, las partes y porciones de los propietarios que no hubiesen contribuído con su contingente para alistar el buque, dentro de las veinticuatro horas después que se le hubiese dirigido la intimación.

ART. 320. Los préstamos hechos para el último viaje serán reembolsados con preferencia á las cantidades prestadas para un viaje anterior, aunque se declarase haberse dejado como continuación ó renovación.

Las sumas tomadas á préstamo durante el viaje, serán preferidas á las que lo hubiesen sido antes de la salida del buque; y si se hubiesen hecho varios préstamos durante el mismo viaje, el último será siempre preferido al que inmediatamente le precediese. [a]

ART. 321. El que prestase á la gruesa sobre mercancías ó productos cargados en un buque designado en el contrato, no soportará la pérdida de las mercancías ó productos, aun por accidente de mar, si dichas mercancías hubiesen sido cargados en otro buque, á menos que legalmente se probase que dicha carga ha tenido lugar por causa de fuerza mayor.

ART. 322. Si los efectos sobre los cuales se efectuase el préstamo á la gruesa se perdieren enteramente, y si la pérdida fuese efecto de un caso fortuito en el tiempo y en el punto de sus riesgos, no podrá reclamarse la suma prestada.

ART. 323. Las mermas, disminuciones y pérdidas que sobrevinieren por la naturaleza (vice propre) del objeto y los daños causados por el prestatario, no correrán á cargo del prestamista.

ART. 324. En caso de naufragio, el pago de las sumas tomadas á préstamo á la gruesa quedará reducido al valor de los efectos salvados y obligados por el contrato, deduciendo los gastos de salvamento. [b]

ART. 325. Si el contrato no determinase el tiempo que deberá durar el riesgo, correrá con respecto al buque, jarcias, aparejos, armamento y víveres, desde el día en que se hiciese á la vela hasta el día en que fondease ó amarrase en el puerto de su destino.

---

[a] Véase el art. 730 del Código Español.

[b] Véase la Rec. gen. núm. 1366. Despacho del 8 de junio de 1835, del gran juez provisional, al comisario del Gobierno ante el tribunal civil de Cayes, sobre la repartición de gastos de salvamento.

Con respecto á las mercancías ó productos, el tiempo del riesgo correrá desde el día en que fueren cargadas en el buque, ó en las gabarras para conducirlas al mismo, hasta el día de su entrega en tierra.

Art. 326. El que tomase á préstamo á la gruesa sobre mercancías ó productos, no quedará libre por la pérdida del buque y del cargamento, si no justificase que tenía por su cuenta efectos embarcados de un valor igual á la cantidad tomada á préstamo.

Art. 327. Los que prestaren á la gruesa contribuirán, en descargo de los que tomaren prestado, á las averías comunes.

Las averías simples serán también de cuenta de los prestamistas, si no hubiere contrato á la gruesa y seguro, el producto de los efectos salvados del naufragio se repartirá entre el prestamista á la gruesa, solamente por su capital, y el asegurador por las cantidades aseguradas por la parte alícuota de su respectivo interés, sin perjuicio de los privilegios establecidos en el art. 188.

Título X.—*De los seguros.*

Sección primera.—Del contrato de seguro, su forma y su objeto.

Art. 329. El contrato de seguro se redactará por escrito y con la fecha del día en que se firmare.

Expresará si se ha hecho antes ó después del medio día.

Podrá hacerse en documento privado.

No contendrá ningún blanco.

Expresará además:

El nombre y domicilio del que asegura, su calidad de propietario ó de comisionista;

El nombre y designación del buque;

El nombre del capitán;

El punto donde deberán cargarse las mercancías ó productos;

El puerto de donde deba ó haya debido partir el buque;

Los puertos ó radas donde deberá cargar ó descargar;

Aquéllos donde deberá entrar;

La naturaleza y el valor ó estimación de las mercancías ó productos ú objetos que se asegurasen;

Las fechas en que deberá principiar y concluír el riesgo;

La cantidad asegurada;

La prima ó costo del seguro;

La sumisión de las partes á árbitros, en caso de discordia, si así se estipulase;

Y generalmente todas las demás condiciones en que hubieren convenido las partes.[a]

Art. 330. La misma póliza podrá comprender varios seguros, ya de las mercancías ó productos, ya del precio de la prima, ya en razón de varios aseguradores.

[a] Véanse los arts. 737 y 738 del Código Español.

ART. 331. El seguro puede tener por objeto el casco y quilla del buque, con carga ó sin carga, armado ó nó, sólo ó acompañado. Las jarcias y aparejos, los gastos de armamento, los víveres, las cantidades prestadas á la gruesa, las mercancías ó productos cargados á bordo, y en general todos los objetos estimables en dinero sujetos á los riesgos de la navegación.

ART. 332. Podrán asegurarse todos ó parte de los objetos arriba mencionados, junta ó separadamente, en tiempo de paz ó de guerra, antes ó durante el viaje del buque.

Podrán asegurarse por viaje de ida y vuelta, por uno de los dos solamente, por viaje entero ó por tiempo limitado.

Por todos los viajes y transportes por mar.

ART. 333. En caso de fraude en la estimación de los objetos asegurados, así como en caso de suposición ó falsificación, el asegurador podrá hacer comprobar y estimar los objetos, sin perjuicio de cualesquiera otras acciones civiles ó criminales.[a]

ART. 334. Los cargamentos hechos en las escalas de países extranjeros para Haití podrán asegurarse cualquiera que fuese el buque, sin especificación del mismo ni del capitán.

En este caso, podrán asegurarse las mismas mercancías sin expresar su naturaleza y su especie.

Pero el conocimiento deberá indicar la persona á cuyo nombre se hiciese la expedición ó debiere consignarse, si en la póliza de seguro no hubiese estipulación en contrario.

ART. 335. Todo efecto cuyo valor se estipulase en el contrato en moneda extranjera se valuará según el precio que la moneda estipulada tuviese en moneda de Haití en curso en la época en que se firmase la póliza.

ART. 336. Si el contrato no fijase el valor de las mercancías ó productos, podrá justificarse por medio de las facturas, ó los libros en su defecto; la estimación se hará según el precio corriente en el tiempo y lugar de la descarga, comprendiendo todos los derechos pagados y los gastos hechos hasta la misma playa.

ART. 337. Si el seguro se hiciere sobre el retorno de un país donde sólo se comerciase por permuta, y si la póliza no determinare la estimación de las mercancías ó productos, dicha estimación se arreglará por el valor de las que se dieren en cambio, añadiendo los gastos de transporte.

ART. 338. Si el contrato de seguro no determinare el tiempo del riesgo, éste principiará y acabará en las fechas determinadas por el art. 325 para los contratos á la gruesa.

ART. 339. El asegurador podrá reasegurar por otros los efectos que él mismo hubiere asegurado.

El asegurado podrá hacer asegurar el importe del seguro.

---

[a] Véase el art. 781 del Código Español.

La prima del segundo seguro podrá ser mayor ó menor que la del primero.

Art. 340. El aumento de prima que se estipulase en tiempo de paz para el tiempo de guerra que pudiera sobrevenir y cuya cuota no hubiese sido determinada por los contratos de seguro será determinada por los tribunales, teniendo en cuenta los riesgos, las circunstancias y las estipulaciones de cada póliza de seguro.

Art. 341. En caso de pérdida de las mercancías ó productos asegurados y cargados por cuenta del capitán en buque que él mismo mandase, estará obligado á justificar á los aseguradores la compra de las mercancías ó productos y á presentar conocimientos de los mismos firmado por las diez personas principales de la tripulación.

Art. 342. Todo tripulante y todo pasajero que trajere de los países extranjeros mercancías aseguradas en Haití estarán obligados á dejar un conocimiento de las mismas en los lugares en que se efectuase el cargamento, en poder del cónsul de Haití, y en su defecto en el de un haitiano notable, comerciante ó del magistrado de la localidad.

Art. 343. Si el asegurador fuese declarado en quiebra antes del término del riesgo, al asegurado podrá pedir fianza ó la anulación del contrato.

El mismo derecho tendrá el asegurador en caso de quiebra del asegurado.

Art. 344. Será nulo el contrato de seguro que tuviese por objeto:

El flete de las mercancías ó productos existentes á bordo de la nave;

La utilidad que se espera de las mercancías ó productos;

Los salarios de la gente de mar;

Las sumas tomadas en préstamo á la gruesa;

Las utilidades marítimas de las sumas prestadas á la gruesa.

Art. 345. Toda reticencia, declaración falsa de parte del asegurado, diferencia entre el contrato de seguro y el conocimiento que disminuyesen el concepto del riesgo ó cambiasen el objeto anularán el seguro.

El seguro será nulo aun cuando la reticencia, la declaración falsa ó la diferencia no hubiesen influído en el daño ó pérdida del objeto asegurado.

Sección segunda.—Las obligaciones entre el asegurador y el asegurado.

Art. 346. Si el contrato de viaje quedase roto antes de la salida del buque, aunque fuese por causa del asegurado, se anulará el seguro; el asegurador recibirá á título de indemnización un medio por ciento de la cantidad asegurada.

Art. 347. Serán de cuenta de los aseguradores todas las pérdidas y daños que sobrevinieren á los objetos asegurados por temporal, naufragio, varada, abordaje fortuito, cambio forzoso de derrota de

viaje ó de buque por echazón, fuego, apresamiento, saqueo, detención por orden de potencia, declaración de guerra, represalias y generalmente por cualesquier otros accidentes de mar.[a]

ART. 348. Todo cambio de derrota, de viaje ó de buque y cualesquiera pérdidas ó daños que sobrevinieren por causa del asegurado no correrá á cargo del asegurador, y ni siquiera perderá la prima si los riesgos hubiesen comenzado.

ART. 349. Las mermas, disminuciones y pérdidas que provinieren por vicio propio de la cosa asegurada, y los daños causados por causa y falta de los propietarios, fletadores ó cargadores, no corresponderá á los aseguradores.

ART. 350. El asegurador no será responsable de las faltas y prevaricaciones del capitán y de la tripulación conocidas bajo el nombre de baratería del patrón, si no hubiere estipulación en contrario.

ART. 351. El asegurador no estará obligado al pilotaje, espía ni salario de práctico, ni á ninguna especie de derechos impuestos sobre el buque y las mercancías.

ART. 352. Se detallarán en la póliza las mercancías ó productos sujetos por su naturaleza á deterioro particular ó á disminución, como azúcar, melaza, ron, ó tafia, susceptibles de derrame; si no, los aseguradores no responderán de los daños ó pérdidas que pudieren sufrir dichos géneros, á no ser que el asegurado ignorase la naturaleza del cargamento en el momento de firmar la póliza.

ART. 353. Si el seguro tuviese por objeto el transporte de mercancías ó productos por viaje redondo, y si habiendo llegado el buque á su primer destino no se hubiere hecho cargamento para el retorno, ó si este cargamento no estuviere completo, el asegurador recibirá solamente las dos terceras partes proporcionales del premio convenido, si no hubiese estipulación en contrario.

ART. 354. Un contrato de seguro ó de nuevo seguro consentido por una cantidad superior al valor de los efectos cargados será nulo solamente con respecto al asegurado, si se probare que hubo dolo ó fraude por su parte.

ART. 355. Si no hubiere dolo ni fraude, el contrato será válido hasta el cupo del valor de los efectos cargados, según la estimación hecha ó convenida.

En caso de pérdidas, los aseguradores estarán desligados á contribuir á ellas cada uno en proporción de las cantidades por los mismos asegurados.

No recibirán el premio por este exceso de valor, sino solamente una indemnización de medio por ciento.

ART. 356. Si sobre el mismo cargamento existiesen varios contratos de seguros hechos sin fraude y el primero asegurase el valor total de los efectos cargados, sólo subsistirá dicho contrato.

---

[a] Véase el art. 755 del Código Español.

Quedarán libres los aseguradores que hubiesen firmado los contratos sucesivos y no recibirán más que el medio por ciento de la cantidad asegurada.

Si el valor total de los efectos cargados no estuviesen asegurados por el primer contrato, los aseguradores que hubiesen firmado los contratos sucesivos responderán del excedente, siguiendo el orden de la fecha de dichos contratos.

Art. 357. Si el valor de los efectos cargados fuese igual al capital de las sumas aseguradas, en caso de pérdida de una parte se pagará por todos los aseguradores de dichos efectos, proporcionalmente á su interés.

Art. 358. Si el seguro se hubiese hecho separadamente por mercancías que debiesen ser cargadas en varios buques designados, con expresión de la cantidad sobre cada uno, y si el cargamento entero se colocase en un solo buque, ó en un número de buques menor que el designado en el contrato, el asegurador no estará obligado más que á la cantidad que hubiese asegurado sobre el buque ó los buques que hubiesen recibido el cargamento, á pesar de la pérdida de todos los buques designados, y recibirá, no obstante, un medio por ciento de las cantidades cuyos seguros no estuviesen anulados.

Art. 359. Si el capitán tuviese la facultad de entrar en diferentes puertos para completar ó permutar su cargamento, el asegurador no correrá los riesgos de los efectos asegurados sino cuando estuviesen á bordo, salvo pacto en contrario.

Art. 360. Si el seguro se hiciese por un tiempo limitado, el asegurador quedará libre después de transcurrido éste y el asegurado podrá asegurar los nuevos riesgos.[a]

Art. 361. El asegurador quedará libre de los riesgos y recibirá la prima convenida, si el asegurado enviase el buque á un punto más remoto que el designado por el contrato, aunque estuviese en la misma derrota.

El seguro producirá efecto completo cuando el viaje se abreviase.

Art. 362. Será nulo todo seguro hecho después de la pérdida ó la llegada de los objetos asegurados si hubiese presunción de que antes de firmar el contrato el asegurado pudo informarse de la pérdida y el asegurador de la llegada de los objetos asegurados.

Art. 363. Existirá la presunción, si contando una legua y media por hora, sin perjuicio de otras pruebas, quedase establecido que desde el punto de la llegada ó de la pérdida del buque, ó desde el punto á que llegó la primera noticia, ésta hubiese podido transmitirse al lugar donde se efectuó el seguro antes de firmar el contrato.

Art. 364. Sin embargo, no se admitirá la presunción mencionada en los artículos anteriores si el seguro hubiese sido hecho con buenas á malas noticias.

[a] Véase el art. 762 del Código Español.

No se anulará el contrato sino con la prueba de que el asegurado conocía la pérdida ó el asegurador la llegada del buque antes de firmar el contrato.

ART. 365. En caso de prueba contra el asegurado, éste pagará doble prima al asegurador.

En caso de prueba contra el asegurador, éste pagará al asegurado una cantidad doble de la prima convenida.

Será procesado correccionalmente aquél contra quien se estableciese la prueba.

SECCIÓN TERCERA.—DEL ABANDONO.

ART. 366. Los objetos asegurados podrán abandonarse:

En caso de apresamiento;

De naufragio;

De varada con rotura;

De inhabilitación del buque para navegar por accidente de mar;

De detención por orden de una potencia extranjera;

De pérdida ó deterioro de los efectos asegurados, si aquélla ó éste ascendiese al menos á las tres cuartas partes;

Podrán abandonarse, en caso de detención por parte del Gobierno, después de haber principiado el viaje.[a]

ART. 367. No podrá abandonarse antes de principiar el viaje.

ART. 368. Se considerarán como averías todos los démas daños, y se arreglarán entre aseguradores y asegurados, proporcionalmente á sus intereses.

ART. 369. El abandono de los objetos asegurados no podrá ser parcial ni condicional, ni extenderse más que á los efectos que fuesen objeto del seguro y del riesgo.

ART. 370. El abandono deberá hacerse á los aseguradores dentro del término de dos meses, á partir del día en que se recibiese la noticia de la pérdida acaecida en los puertos ó costas de Haití; y el plazo de cuatro meses para las otras islas del archipiélago, ó bien, en caso de apresamiento, á partir del día en que se recibiese la noticia de haber sido llevado el buque á una de dichas islas; en el plazo de seis meses después de la noticia de la pérdida sufrida ó de los apresamientos hechos en puertos ó costas del continente de la América, las Bermudas y Terranova.

Dentro del plazo de un año después de la noticia de las pérdidas sufridas ó de los apresamientos hechos en Europa y en el plazo de dos años por cualquier otra parte del mundo.

Transcurridos dichos plazos, los asegurados no serán ya admitidos á hacer el abandono.

ART. 371. En los casos en que pudiese hacerse el abandono, y en el caso de los demás accidentes á riesgo del asegurador, el asegurado estará obligado á comunicarle las noticias que hubiese recibido.

---

[a] Véase el art. 789 del Código Español.

Esta comunicación deberá hacerse dentro de los tres días que sigan al recibo del aviso.

Art. 372. Si transcurrido un año, á contar del día de la salida del buque ó del día á que se refiriesen las últimas noticias recibidas, por lo que respecta á los viajes ordinarios; á dos años, por lo que respecta á los viajes largos, el asegurado declarase no haber recibido ninguna noticia de su buque, podrá hacer el abandono al asegurador y pedir el pago del seguro sin necesidad de probar la pérdida. Transcurridos los plazos de uno y dos años, el asegurado podrá proceder dentro de los establecidos por el art. 370.[a]

Art. 373. En los casos de seguro por tiempo limitado, transcurridos los plazos arriba establecidos para los viajes ordinarios y extraordinarios, se considerará acaecida la pérdida del buque dentro del tiempo del seguro.

Art. 374. Se reputarán viajes largos los que se hiciesen á las Bermudas, á Terranova, de Europa, Asia, África ó el Continente de la América.

Art. 375. En virtud de la comunicación en el art. 371, el asegurado podrá ó hacer abandono intimando al asegurador el pago de la cantidad en el plazo fijado por el contrato, ó reservarse la facultad de hacerlo en los plazos fijados por la ley.

Art. 376. Al hacer el abandono, el asegurado estará obligado á declarar todos los seguros que hubiese efectuado ó hecho efectuar, y aun aquéllos que hubiese mandado, así como el dinero que hubiese tomado á la gruesa, ya sobre el buque, ya sobre las mercancías; en su defecto, el plazo del pago, que deberá empezar á correr desde el día en que hiciese notificar la antedicha declaración, sin que de ello resulte ninguna prórroga del plazo establecido para intentar la acción del abandono.

Art. 377. En caso de declaración fraudulenta, el asegurado estará privado de los efectos del seguro y obligado á pagar las cantidades tomadas á préstamo, á pesar de la pérdida ó del apresamiento del buque.

Art. 378. En caso de naufragio ó de varada con rotura, el asegurado, sin perjuicio del abandono que deberá hacer en su tiempo y lugar, procurará recuperar los efectos naufragados.

Bajo su afirmación se le abonarán en cuentà los gastos de recobro hasta el cupo del valor de los efectos recobrados.

Art. 379. Si el contrato no fijase la época del pago, el asegurador estará obligado á pagar el seguro tres meses después de la notificación del abandono.

Art. 380. Los documentos justificativos del cargamento y de la pérdida se comunicarán al asegurador antes de que pueda ser procesado por el pago de las cantidades aseguradas.

---

[a] Vease el art. 798 del Código Español.

ART. 381. El asegurador podrá presentar prueba de los hechos contrarios á los que se consignaren en los testimonios.

La admisión de la prueba no suspenderá la condena del asegurador al pago provisional de la cantidad asegurada, siendo de cuenta del asegurado la prestación de fianza.

La obligación del afianzamiento cesará después de cuatro años cumplidos si no hubiese habido proceso.

ART. 382. Después de haber notificado y aceptado ó considerado válido el abandono, los efectos asegurados pertenecerán al asegurador á partir de la época de aquél.

Bajo pretexto de retorno del buque, el asegurador no podrá dispensarse de pagar la cantidad asegurada.

ART. 383. Aun cuando el flete en las mercancías salvadas hubiese sido pagado por adelantado, no dejará de formar parte del abandono del buque y pertenecerá igualmente al asegurador, sin perjuicio de los derechos de los prestamistas á la gruesa, de los marinos por su salario, y de los gastos y expensas durante el viaje.

ART. 384. En caso de detención por parte de una potencia, el asegurado estará obligado á notificarla al asegurador dentro de los tres días después del recibo de la noticia.

No podrá hacerse el abandono de los objetos detenidos sino después de un plazo de seis meses, á contar del día en que se hubiese hecho la notificación, si la detención hubiese tenido lugar en los mares de la América.

Después de un año, si la detención hubiere tenido lugar en país más remoto.

En el caso en que las mercancías detenidas fuesen perecederas, los plazos arriba mencionados quedarán reducidos á mes y medio en el primer caso y á tres meses en el segundo.

ART. 385. Durante los plazos consignados en el artículo anterior, los asegurados estarán obligados á hacer cuantas diligencias pudiesen con el fin de obtener el desembargo de los efectos detenidos.

Los aseguradores podrán, por su parte, de acuerdo con los asegurados, ó separadamente, hacer cuantas diligencias creyesen oportunas con el mismo fin.

ART. 386. El abandono por causa de inhabilitación no podrá hacerse, si el buque varado pudiese salir á flote, ser reparado y puesto en estado de continuar su derrota para el punto de su destino.[a]

En este caso, el asegurado conservará su recurso contra los aseguradores por razón de los gastos y averías ocasionados por la varada.

ART. 387. Si el buque hubiese sido declarado inservible para navegar, el asegurado sobre el cargamento estará obligado á notificarlo así dentro del plazo de tres días, después del recibo de la noticia.

---

[a] Véase la Rec. gén. núm. 1366, Despacho del 8 de junio, 1835, del Gran Juez Provisional, al comisario del Gobierno cerca del tribunal civil de Cayes, sobre la repartición de gastos y salvamento.

Art. 388. En este caso, el capitán queda obligado á practicar todas las diligencias necesarias para proporcionarse otro buque, con el fin de transportar las mercancías ó productos á su destino.

Art. 389. El asegurador correrá los riesgos de las mercancías cargadas en otro buque, en el caso previsto por el artículo anterior hasta su llegada y descarga.

Art. 390. El asegurador será responsable además de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque del exceso del flete y de todos los demás gastos que se hubieren originado para salvar las mercancías ó productos hasta el cupo de la cantidad asegurada.

Art. 391. Si dentro de los plazos prescritos por el art. 384 el capitán no hubiere podido encontrar buque para cargar de nuevo las mercancías ó productos y llevarlos á su destino, el asegurado podrá abandonarlas.

Art. 392. En caso de apresamiento, si el asegurado no hubiere podido dar aviso al asegurador, podrá rescatar los efectos sin esperar su orden.

El asegurado está obligado á comunicar al asegurador el convenio que hubiere hecho, tan pronto como tuviere medio para ello.

Art. 393. El asegurador podrá hacer suyo ó rechazar el convenio, notificando al asegurado su elección dentro de las veinticuatro horas que sigan á la notificación del convenio.

Si declarase hacerlo suyo, estará obligado á contribuír sin demora al pago del rescate en los términos del convenio, y proporcionalmente á su interés, y continuará corriendo los riesgos del viaje conforme al contrato de seguro.

Si renunciare al beneficio del convenio, estará obligado al pago de la cantidad asegurada, sin que pueda pretender nada con respecto á los efectos rescatados.

Cuando el asegurador no notificare su elección dentro del sobredicho plazo, se entenderá que renuncia al beneficio del convenio.

HONDURAS.

Título III.—*De los contratos especiales del comercio marítimo.*

Capítulo primero.—Del contrato de fletamento.

Sección primera.—*De las formas y efectos del contrato de fletamento.*

(Art. 640 es igual al art. 652 del Código Español.
Art. 641 es igual al art. 653 del Código Español.
Art. 642 es igual al art. 654 del Código Español.
Art. 643 es igual al art. 655 del Código Español.
Art. 644 es igual al art. 656 del Código Español.

Art. 645 es igual al art. 657 del Código Español.
Art. 646 es igual al art. 658 del Código Español.
Art. 647 es igual al art. 659 del Código Español.
Art. 648 es igual al art. 660 del Código Español.
Art. 649 es igual al art. 661 del Código Español.
Art. 650 es igual al art. 662 del Código Español.
Art. 651 es igual al art. 663 del Código Español.
Art. 652 es igual al art. 664 del Código Español.
Art. 653 es igual al art. 665 del Código Español.
Art. 654 es igual al art. 666 del Código Español.
Art. 655 es igual al art. 667 del Código Español.
Art. 656 es igual al art. 668 del Código Español.)

SECCIÓN SEGUNDA.—*De los derechos y obligaciones del fletante.*

(Art. 657 es igual al art. 669 del Código Español.
Art. 658 es igual al art. 670 del Código Español.
Art. 659 es igual al art. 671 del Código Español.
Art. 660 es igual al art. 672 del Código Español.
Art. 661 es igual al art. 673 del Código Español.
Art. 662 es igual al art. 674 del Código Español.
Art. 663 es igual al art. 675 del Código Español.
Art. 664 es igual al art. 676 del Código Español.
Art. 665 es igual al art. 677 del Código Español.
Art. 666 es igual al art. 678 del Código Español.)

SECCIÓN TERCERA.—*De las obligaciones del fletador.*

(Art. 667 es igual al art. 679 del Código Español.
Art. 668 es igual al art. 680 del Código Español.
Art. 669 es igual al art. 681 del Código Español.
Art. 670 es igual al art. 682 del Código Español.
Art. 671 es igual al art. 683 del Código Español.
Art. 672 es igual al art. 684 del Código Español.
Art. 673 es igual al art. 685 del Código Español.
Art. 674 es igual al art. 686 del Código Español.
Art. 675 es igual al art. 687 del Código Español.)

SECCIÓN CUARTA.—*De la rescisión total ó parcial del contrato de fletamento.*

(Art. 676 es igual al art. 688 del Código Español, con excepción de la palabra "República" en vez de "Península," como dice en la cláusula 4ª, párrafo 5° en el art. 688 del Código Español.
Art. 677 es igual al art. 689 del Código Español.
Art. 678 es igual al art. 690 del Código Español.
Art. 679 es igual al art. 691 del Código Español.
Art. 680 es igual al art. 692 del Código Español.)

SECCIÓN QUINTA.—*De los pasajeros en los viajes por mar.*

(Art. 681 es igual al art. 693 del Código Español.
Art. 682 es igual al art. 694 del Código Español.
Art. 683 es igual al art. 695 del Código Español.
Art. 684 es igual al art. 696 del Código Español.
Art. 685 es igual al art. 697 del Código Español.
Art. 686 es igual al art. 698 del Código Español.
Art. 687 es igual al art. 699 del Código Español.
Art. 688 es igual al art. 700 del Código Español.
Art. 689 es igual al art. 701 del Código Español.
Art. 690 es igual al art. 702 del Código Español.
Art. 691 es igual al art. 703 del Código Español.
Art. 692 es igual al art. 704 del Código Español.
Art. 693 es igual al art. 705 del Código Español.)

SECCIÓN SEXTA.—*Del conocimiento.*

(Art. 694 es igual al art. 706 del Código Español.
Art. 695 es igual al art. 707 del Código Español.
Art. 696 es igual al art. 708 del Código Español.
Art. 697 es igual al art. 709 del Código Español.
Art. 698 es igual al art. 710 del Código Español.
Art. 699 es igual al art. 711 del Código Español.
Art. 700 es igual al art. 712 del Código Español.
Art. 701 es igual al art. 713 del Código Español.
Art. 702 es igual al art. 714 del Código Español.
Art. 703 es igual al art. 715 del Código Español.
Art. 704 es igual al art. 716 del Código Español.
Art. 705 es igual al art. 717 del Código Español.
Art. 706 es igual al art. 718 del Código Español.)

CAPÍTULO II.—DEL CONTRATO Á LA GRUESA Ó PRÉSTAMO Á RIESGO MARÍTIMO.

(Art. 707 es igual al art. 719 del Código Español.

Art. 708 es igual al art. 720 del Código Español, con excepción del párrafo 5°, que es como sigue y con referencias numerarias: "Para que las pólizas de los contratos celebrados con arreglo al núm. 3° tengan fuerza ejecutiva, precederá el reconocimiento de la firma."

Art. 709 es igual al art. 721 del Código Español.
Art. 710 es igual al art. 722 del Código Español.
Art. 711 es igual al art. 723 del Código Español.
Art. 712 es igual al art. 724 del Código Español.
Art. 713 es igual al art. 725 del Código Español.
Art. 714 es igual al art. 726 del Código Español.
Art. 715 es igual al art. 727 del Código Español.

Art. 716 es igual al art. 728 del Código Español, con excepción de referencias numerarias.

Art. 717 es igual al art. 729 del Código Español.
Art. 718 es igual al art. 730 del Código Español.
Art. 719 es igual al art. 731 del Código Español.
Art. 720 es igual al art. 732 del Código Español.
Art. 721 es igual al art. 733 del Código Español.
Art. 722 es igual al art. 734 del Código Español.
Art. 723 es igual al art. 735 del Código Español. con excepción de referencias numerarias.
Art. 724 es igual al art. 736 del Código Español.)

CAPÍTULO III.—DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS.

SECCIÓN PRIMERA.—*De la forma de este contrato.*

(Art. 725 es igual al art. 737 del Código Español.
Art. 726 es igual al art. 738 del Código Español.
Art. 727 es igual al art. 739 del Código Español.
Art. 728 es igual al art. 740 del Código Español.
Art. 729 es igual al art. 741 del Código Español.
Art. 730 es igual al art. 742 del Código Español.)

SECCIÓN SEGUNDA.—*De las cosas que pueden ser aseguradas, y de su evaluación.*

(Art. 731 es igual al art. 743 del Código Español.
Art. 732 es igual al art. 744 del Código Español.
Art. 733 es igual al art. 745 del Código Español.
Art. 734 es igual al art. 746 del Código Español.
Art. 735 es igual al art. 747 del Código Español.
Art. 736 es igual al art. 748 del Código Español.
Art. 737 es igual al art. 749 del Código Español.
Art. 738 es igual al art. 750 del Código Español.
Art. 739 es igual al art. 751 del Código Español.
Art. 740 es igual al art. 752 del Código Español.
Art. 741 es igual al art. 753 del Código Español.
Art. 742 es igual al art. 754 del Código Español.)

SECCIÓN TERCERA.—*Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.*

(Art. 743 es igual al art. 755 del Código Español.
Art. 744 es igual al art. 756 del Código Español.
Art. 745 es igual al art. 757 del Código Español.
Art. 746 es igual al art. 758 del Código Español.
Art. 747 es igual al art. 759 del Código Español.
Art. 748 es igual al art. 760 del Código Español.
Art. 749 es igual al art. 761 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria.
Art. 750 es igual al art. 762 del Código Español.
Art. 751 es igual al art. 763 del Código Español.
Art. 752 es igual al art. 764 del Código Español.

Art. 753 es igual al art. 765 del Código Español.

Art. 754 es igual al art. 766 del Código Español.

Art. 755 es igual al art. 767 del Código Español, con excepción de las palabras "Código de Procedimientos" en vez de "Ley de Enjuiciamiento Civil," como dice en art. 767 del Código, Español.

Art. 756 es igual al art. 768 del Código Español.

Art. 757 es igual al art. 769 del Código Español.

Art 758 es igual al art. 770 del Código Español, con excepción de las palabras siguientes: "tribunal correspondiente."

Art. 759 es igual al art. 771 del Código Español.

Art. 760 es igual al art. 772 del Código Español, con execepción de referencias numerarias.

Art. 761 es igual al art. 773 del Código Español.

Art. 762 es igual al art. 774 del Código Español.

Art. 763 es igual al art. 775 del Código Español.

Art. 764 es igual al art. 776 del Código Español.

Art. 765 es igual al art. 777 del Código Español, con excepción de referencias numerarias.

Art. 766 es igual al art. 778 del Código Español.

Art. 767 es igual al art. 779 del Código Español.

Art. 768 es igual al art. 780 del Código Español, con excepción de la palabra "pasada" en vez de "pagada," como dice en el art. 780 del Código Español.)

Sección cuarta.—*De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.*

(Art. 769 es igual al art. 781 del Código Español.

Art. 770 es igual al art. 782 del Código Español.

Art. 771 es igual al art. 783 del Código Español.

Art. 772 es igual al art. 784 del Código Español.

Art. 773 es igual al art. 785 del Código Español.

Art. 774 es igual al art. 786 del Código Español.

Art. 775 es igual al art. 787 del Código Español.

Art. 776 es igual al art. 788 del Código Español.)

Sección quinta.—*Del abandono de las cosas aseguradas.*

(Art. 777 es igual al art. 789 del Código Español.

Art. 778 es igual al art. 790 del Código Español.

Art. 779 es igual al art. 791 del Código Español.

Art. 780 es igual al art. 792 del Código Español.)

Art. 781. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercaderías á su destino, cuyo plazo comenzará á contarse desde el día en que el asegurado le hubiere dado aviso del siniestro.

(Art. 782 es igual al art. 794 del Código Español.

Art. 783 es igual al art. 795 del Código Español, excepto en la referencia numeraria.

Art. 784 es igual al art. 796 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria.

Art. 785 es igual al art. 797 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria.

Art. 786 es igual al art. 798 del Código Español solamente en los párrafos 1° y 2°; el 3° párrafo lee como sigue: "Para usar de esta acción tendrá el mismo plazo señalado en el art. 792."

Art. 787 es igual al art. 799 del Código Español.

Art. 788 es igual al art. 800 del Código Español.

Art. 789 es igual al art. 801 del Código Español.

Art. 790 es igual al art. 802 del Código Español.

Art. 791 es igual al art. 803 del Código Español.

Art. 792 es igual al art. 804 del Código Español, con excepción del párrafo 3°, que es como sigue: "Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara el abandono dentro de diez, contados de igual manera.

Art. 793 es igual al art. 805 del Código Español, con excepción de referencia numeraria.

MEXICO.

Título III.—*De los contratos especiales del comercio marítimo.*

Capítulo I.—Del contrato de fletamento.

DE LAS FORMAS Y EFECTOS DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

(Art. 727 es igual al art. 652 del Código Español.

Art. 728 es igual al art. 653 del Código Español.

Art. 729 es igual al art. 654 del Código Español.

Art. 730 es igual al art. 655 del Código Español.

Art. 731 es igual al art. 656 del Código Español.

Art. 732 es igual al art. 657 del Código Español.

Art. 733 es igual al art. 658 del Código Español.

Art. 734 es igual al art. 659 del Código Español.

Art. 735 es igual al art. 660 del Código Español.

Art. 736 es igual al art. 661 del Código Español.

Art. 737 es igual al art. 662 del Código Español.

Art. 738 es igual al art. 663 del Código Español.

Art. 739 es igual al art. 664 del Código Español.

Art. 740 es igual al art. 665 del Código Español.

Art. 741 es igual al art. 666 del Código Español.
Art. 742 es igual al art. 667 del Código Español.
Art. 743 es igual al art. 668 del Código Español.)

CAPÍTULO II.—DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL FLETANTE.

(Art. 744 es igual al art. 669 del Código Español.
Art. 745 es igual al art. 670 del Código Español.
Art. 746 es igual al art. 671 del Código Español.
Art. 747 es igual al art. 672 del Código Español.
Art. 748 es igual al art. 673 del Código Español.
Art. 749 es igual al art. 674 del Código Español.
Art. 750 es igual al art. 675 del Código Español, con excepción de las palabras "el puerto" en vez de "otro puerto," como dice en la línea 2ª en el art. 675 del Código Español.
Art. 751 es igual al art. 676 del Código Español.
Art. 752 es igual al art. 677 del Código Español.
Art. 753 es igual al art. 678 del Código Español.)

CAPÍTULO III.—DE LAS OBLIGACIONES DEL FLETADOR.

(Art. 754 es igual al art. 679 del Código Español.
Art. 755 es igual al art. 680 del Código Español.
Art. 756 es igual al art. 681 del Código Español.
Art. 757 es igual al art. 682 del Código Español.
Art. 758 es igual al art. 683 del Código Español.
Art. 759 es igual al art. 684 del Código Español.
Art. 760 es igual al art. 685 del Código Español.
Art. 761 es igual al art. 686 del Código Español .
Art. 762 es igual al art. 687 del Código Español.)

CAPÍTULO IV.—DE LA RESCISIÓN TOTAL Ó PARCIAL DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

(Art. 763 es igual al art. 688 del Código Español, con la excepción del último párrafo en la cláusula 4ª que no está en el art. 733 del Código Mexicano.
Art. 764 es igual al art. 689 del Código Español.
Art. 765 es igual al art. 690 del Código Español.
Art. 766 es igual al art. 691 del Código Español.
Art. 767 es igual al art. 692 del Código Español.)

CAPÍTULO V.—DE LOS PASAJEROS EN LOS VIAJES POR MAR.

(Art. 768 es igual al art. 693 del Código Español.
Art. 769 es igual al art. 694 del Código Español.
Art. 770 es igual al art. 695 del Código Español.
Art. 771 es igual al art. 696 del Código Español.
Art. 772 es igual al art. 697 del Código Español.

Art. 773 es igual al art. 698 del Código Español.
Art. 774 es igual al art. 699 del Código Español.
Art. 775 es igual al art. 700 del Código Español.
Art. 776 es igual al art. 701 del Código Español.
Art. 777 es igual al art. 702 del Código Español.
Art. 778 es igual al art. 703 del Código Español.
Art. 779 es igual al art. 704 del Código Español.
Art. 780 es igual al art. 705 del Código Español, con excepción del núm. "686" que es "612" en el art. 705 del Código Español.)

Capítulo VI.—Del conocimiento.

(Art. 781 es igual al art. 706 del Código Español.
Art. 782 es igual al art. 707 del Código Español.
Art. 783 es igual al art. 708 del Código Español.
Art. 784 es igual al art. 709 del Código Español.
Art. 785 es igual al art. 710 del Código Español.
Art. 786 es igual al art. 711 del Código Español.
Art. 787 es igual al art. 712 del Código Español.
Art. 788 es igual al art. 713 del Código Español, con la excepción del núm. "782" que es "707" en el Código Español.
Art. 789 es igual al art. 714 del Código Español.
Art. 790 es igual al art. 715 del Código Español.
Art. 791 es igual al art. 716 del Código Español.
Art. 792 es igual al art. 717 del Código Español.
Art. 793 es igual al art. 718 del Código Español.)

Capítulo VII.—Del contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo.

(Art. 794 es igual al art. 719 del Código Español.
Art. 795 es igual al art. 720 del Código Español, con excepción del núm. "685," que en el art. 720 del Código Español son "583" y "611."
Art. 796 es igual al art. 721 del Código Español.
Art. 797 es igual al art. 722 del Código Español.
Art. 798 es igual al art. 723 del Código Español.
Art. 799 es igual al art. 724 del Código Español.
Art. 800 es igual al art. 725 del Código Español.
Art. 801 es igual al art. 726 del Código Español.
Art. 802 es igual al art. 727 del Código Español.
Art. 803 es igual al art. 728 del Código Español, con excepción del núm. "685," que son "583" y "611" en el art. 728 del Código Español.
Art. 804 es igual al art. 729 del Código Español
Art. 805 es igual al art. 730 del Código Español.
Art. 806 es igual al art. 731 del Código Español.
Art. 807 es igual al art. 732 del Código Español.
Art. 808 es igual al art. 733 del Código Español.

Art. 809 es igual al art. 734 del Código Español.

Art. 810 es igual al art. 735 del Código Español, con excepción del núm. "646," que es "580" en el art. 735 del Código Español.

Art. 811 es igual al art. 736 del Código Español.)

Capítulo VIII.—De los seguros marítimos.

DE LA FORMA DE ESTE CONTRATO.

(Art. 812 es igual al art. 737 del Código Español.

Art. 813 es igual al art. 738 del Código Español.

Art. 814 es igual al art. 739 del Código Español, con excepción de la palabra "mexicanos" en vez de "españoles," como en el art. 739 del Código Español.

Art. 815 es igual al art. 740 del Código Español.

Art. 816 es igual al art. 741 del Código Español.

Art. 817 es igual al art. 742 del Código Español.)

Capítulo IX.—De las cosas que pueden ser aseguradas y su evaluación.

(Art. 818 es igual al art. 743 del Código Español.

Art. 819 es igual al art. 744 del Código Español.

Art. 820 es igual al art. 745 del Código Español.

Art. 821 es igual al art. 746 del Código Español.

Art. 822 es igual al art. 747 del Código Español.

Art. 823 es igual al art. 748 del Código Español.

Art. 824 es igual al art. 749 del Código Español.

Art. 825 es igual al art. 750 del Código Español.

Art. 826 es igual al art. 751 del Código Español.

Art. 827 es igual al art. 752 del Código Español.

Art. 828 es igual al art. 753 del Código Español.

Art. 829 es igual al art. 754 del Código Español.)

Capítulo X.—Obligaciones entre el asegurador y asegurado.

(Art. 830 es igual al art. 755 del Código Español.

Art. 831 es igual al art. 756 del Código Español.

Art. 832 es igual al art. 757 del Código Español.

Art. 833 es igual al art. 758 del Código Español.

Art. 834 es igual al art. 759 del Código Español.

Art. 835 es igual al art. 760 del Código Español.

Art. 836 es igual al art. 761 del Código Español, con excepción del núm. "808," que es "733" en el art. 761 del Código Español.

Art. 837 es igual al art. 762 del Código Español.

Art. 838 es igual al art. 763 del Código Español.

Art. 839 es igual al art. 764 del Código Español.

Art. 840 es igual al art. 765 del Código Español.

Art. 841 es igual al art. 766 del Código Español, con excepción de la

palabra "mexicano" en vez de "español," como dice en el art. 766 del Código Español.

Art. 842 es igual al art. 767 del Código Español, con excepción de las palabras "ley civil" en vez de "Ley de Enjuiciamiento Civil," como dice en el art. 767 del Código Español.

Art. 843 es igual al art. 768 del Código Español.

Art. 844 es igual al art. 769 del Código Español.

Art. 845 es igual al art. 770 del Código Español, con excepción de las palabras "juez competente," en vez de "juez ó tribunal," como en el art. 770 del Código Español.

Art. 846 es igual al art. 771 del Código Español.

Art. 847 es igual al art. 772 del Código Español, con excepción del núm. "929" en vez de "854," como en el art. 772 del Código Español.

Art. 848 es igual al art. 773 del Código Español.

Art. 849 es igual al art. 774 del Código Español, con excepción de las palabras "juez competente" en vez de "juez ó tribunal," como en el art. 774 del Código Español.

Art. 850 es igual al art. 775 del Código Español.

Art. 851 es igual al art. 776 del Código Español.

Art. 852 es igual al art. 777 del Código Español, con excepción de las referencias numerales.

Art. 853 es igual al art. 778 del Código Español.

Art. 854 es igual al art. 779 del Código Español.

Art. 855 es igual al art. 780 del Código Español.)

Capítulo XI.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.

(Art. 856 es igual al art. 781 del Código Español.

Art. 857 es igual al art. 782 del Código Español.

Art. 858 es igual al art. 783 del Código Español.

Art. 859 es igual al art. 784 del Código Español.

Art. 860 es igual al art. 785 del Código Español.

Art. 861 es igual al art. 786 del Código Español.

Art. 862 es igual al art. 787 del Código Español.

Art. 863 es igual al art. 788 del Código Español.)

Capítulo XII.—Del abandono de las cosas aseguradas.

(Art. 864 es igual al art. 789 del Código Español.

Art. 865 es igual al art. 790 del Código Español.

Art. 866 es igual al art. 791 del Código Español.

Art. 867 es igual al art. 792 del Código Español.)

Art. 868. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercancías á su destino, cuyo plazo se comenzará á contar desde el día en que el asegurado le hubiere dado aviso del siniestro.

(Art. 869 es igual al art. 794 del Código Español.

Art. 870 es igual al art. 795 del Código Español, con excepción del núm. "868" que es "793" en el art. 795 del Código Español.

Art. 871 es igual al art. 796 del Código Español, con excepción del núm. "646" que es "580" en el art. 796 del Código Español.

Art. 872 es igual al art. 797 del Código Español, con excepción del núm. "868" que es "793" en el art. 797 del Código Español.

Art. 873 es igual al art. 798 del Código Español solamente en los párrafos 1° y 2°. El 3° es como siguiente: Para usar de esta acción tendrá el término de un año.

Art. 874 es igual al art. 799 del Código Español.

Art. 875 es igual al art. 800 del Código Español.

Art. 876 es igual al art. 801 del Código Español.

Art. 877 es igual al art. 802 del Código Español.

Art. 878 es igual al art. 803 del Código Español.

Art. 879 es igual al art. 804 del Código Español, con excepción de la cláusula 3ª que es como siguiente: III. Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara el abandono dentro de un año, contado de igual manera.

Art. 880 es igual al art. 805 del Código Español, con excepción del No. "878," que es "803" en el art. 805 del Código Español.)

NICARAGUA.

Título III.—*De los contratos especiales del comercio marítimo.*

Sección primera.—Del transporte marítimo.

§ 1. *Del fletamento y sus efectos.*

Art. 400. Fletamento es el contrato por el cual el naviero, ó su consignatario, ó el capitán de la nave, la alquila en todo ó en parte. La persona que alquila la nave se llama "fletante;" la que la toma en alquiler, "fletador;" y el precio convenido, "flete."

Art. 401. El contrato de fletamento debe ser escrito y contener necesariamente:

1°. Los nombres de los contratantes;

2°. La designación inequívoca del buque y su bandera;

3°. La extensión del fletamento, y si es total ó parcial;

4°. El flete ó precio convenido;

5°. El lugar designado para la carga y descarga, y el tiempo en que hayan de hacerse, si no lo ha fijado la costumbre.

Art. 402. El fletante queda personalmente obligado al fletador, si en la póliza no expresa el nombre del naviero. Cuando se ha expre-

sado el nombre del capitán del buque, el fletador tiene derecho á exigir que sea el nominado quien verifique el viaje.

Art. 403. Á falta de la póliza del fletamento, se entenderá éste celebrado con arreglo á lo que resulte del conocimiento, ó de los registros del corredor, si intervino en el contrato.

Art. 404. Pasado el plazo para la carga y la descarga, se indemnizará la demora, según el pacto ó la costumbre, ó á justa tasación de peritos. Á más del pago de estadías y sobrestadías por la demora, el capitán tiene derecho, vencidas éstas, para rescindir el fletamento, y exigir la mitad del precio pactado, si la carga no se le entrega, ó para hacer la consignación judicial de ésta, si se demorare su recibo.

Art. 405. El fletador tiene derecho á rescindir el contrato, cobrando daños y perjuicios, cuando se le hubiere ocultado el verdadero pabellón de la nave; y puede intentar igual rescisión, ó pedir se reduzca el flete, según más le convenga, cuando en el convenio se haya fijado á la nave una capacidad mayor que la que tenga por su matrícula, con diferencia que no baje de una quincuagésima parte.

Art. 406. La venta de la nave no altera el contrato del fletamento ajustado anteriormente, sino es que el comprador la cargare de su cuenta: y aun esto no podrá hacerse, si el fletador ha dado principio antes á la operación de cargar. Es á cargo del vendedor responder al uno ó al otro de los perjuicios que se originen.

Art. 407. Cuando el capitán contratare el fletamento, éste se llevará á efecto, aunque aquél haya contravenido á las instrucciones dadas por el naviero, quedando el fletante sujeto á la responsabilidad consiguiente al abuso de sus funciones.

Art. 408. En la concurrencia de varios cargadores que hubieren contratado sobre una misma nave, tendrá preferencia el que primero haya situado la carga á bordo; y sin este acto se preferirá sucesivamente á los de fecha anterior. No habiendo diferencia de fechas, cargarán todos á prorrata; y el fletante, en todos estos casos, queda responsable á la indemnización de perjuicios.

Art. 409. Estando la nave fletada por entero, puede el fletador obligar al capitán á que se haga á la vela desde que tenga recibida la carga á bordo, siendo el tiempo favorable, y no ocurriendo caso de fuerza mayor que lo impida. En los fletamentos parciales, no podrá rehusar el capitán emprender su viaje ocho días después que tenga á bordo las tres cuartas partes del cargamento que corresponda al porte de la nave. Á efecto de que se completen las tres cuartas partes dichas, pueden los interesados obligar al fletante á seguir recibiendo carga á precio y condiciones iguales ó proporcionadas á las que concertó con respecto á la que ya tiene recibida.

Art. 410. El capitán que tuviere sólo las tres cuartas partes de la carga de su buque puede subrogar para el trasporte otra nave visitada y declarada apta para el mismo viaje, corriendo de su cuenta los gastos

de traslación de la carga, con tal que el viaje se verifique dentro de los ocho días antes expresados.

Art. 411. Para hacer responsable al fletante de los perjuicios que resulten del retardo, según las reglas que van prescritas, debe ser requerido judicialmente á salir al mar en el tiempo que debe hacerlo.

Art. 412. El fletador parcial ó total de una nave puede subfletar, no alterando las condiciones del fletamento ni su responsabilidad hacia el fletante.

Art. 413. El fletador que no completare la carga pactada pagará íntegro el flete estipulado, á no ser que el capitán complete con otra carga la correspondiente á su buque. Si introdujere más de la carga contratada, con consentimiento del capitán, pagará el aumento con arreglo á su contrato. Faltando ese consentimiento, así como en toda introducción clandestina de mercancías, el cápitán podrá echarlas á tierra á expensas del propietario, ó portearlas al flete más alto que haya cargado en aquel viaje.

Art. 414. Puede el fletador descargar á sus expensas los efectos cargados, pagando el medio flete y los daños que por esta causa se originen á los demás cargadores.

Art. 415. Cuando dejare de entregarse la carga convenida para retorno ó transporte de un puerto distinto del de salida, el capitán está obligado á dar aviso al fletador, protestar y solicitar otra carga, durante el término de estadías y sobrestadías; y en este caso tiene derecho á cobrar el flete por entero, abonando el de la carga que consiguiere, si el primer fletador no le presentare otra de iguales condiciones.

Art. 416. Si la nave no saliere del puerto, ó tuviere que volver á él por razones de fuerza mayor, cualquiera de las partes tiene el derecho de rescindir el fletamento, si aquélla no cesare durante igual término al que para estadías y sobrestadías haya fijado el pacto ó la costumbre, á contar desde el último día en que debió emprenderse el viaje primitivo. En caso de rescisión, los gastos de cargar y descargar serán de cuenta del fletador, y los demás se estimarán como averíal común.

Art. 417. Ocurriendo durante el viaje fuerza mayor que impida al capitán la llegada al puerto de su destino, se dirigirá al más cercano y seguro, y aguardará órdenes del cargador, sufragándose los gastos y salarios devengados en la detención como avería común. Si el fletador dispusiere la descarga en el puerto de arribada cuando éste se halle á más de la mitad de la distancia entre el de la expedición y el de la consignación, se pagará el flete íntegro, y medio flete en caso de menor distancia.

Art. 418. Si la nave hace arribada para una reparación urgente, el fletador tiene derecho de descargar sus efectos y pagar el flete proporcional á la distancia corrida, ó buscar otra nave para el trasporte,

á cuenta del fletante, si éste no continúa el viaje, vencidos treinta días, en la misma nave ú otra que es obligado á solicitar en los puertos que se hallen dentro de treinta leguas del de la arribada.

Art. 419. Fletada la nave por meses, días, ó tiempo determinado, devengará los fletes desde el día en que se ponga á la carga, á no haber estipulación distinta.

Art. 420. Se debe flete de las mercaderías vendidas por el capitán en caso de urgencia, y de las arrojadas para salvarse de un riesgo; pero no de las pérdidas por naufragio ó varamiento, ni de las que fueren presa de enemigos ó piratas.

Art. 421. Devengan el flete íntegro las mercaderías que sufran deterioro ó disminución por caso fortuito, por vicio propio de la cosa, ó por mala calidad y condición de los envases ó empaques.

Art. 422. No puede el fletante detener el cargamento á bordo por recelar falta de pago de los fletes, si no es por orden del tribunal y con conocimiento de causa.

Art. 423. La capa, caso de haberla por costumbre ó por pacto, debe satisfacérse en la misma proporción que los fletes, con las alteraciones y modificaciones á que están sujetos éstos.

Art. 424. El cargamento está especialmente afecto á la seguridad del pago de los fletes, durante treinta días, aunque el consignatario se constituya en quiebra, ó durante ocho días si los efectos hubieren pasado á tercer poseedor. Ambos términos se cuentan desde la entrega del cargamento.

§ 2. *Del conocimiento.*

Art. 425. Se da este nombre al documento en que consta el hecho de la carga, en el cual se expresará:

1°. El nombre, matrícula y porte del buque;

2°. Los nombres del capitán, del cargador y del consignatario;

3°. El puerto de la carga y el de la descarga;

4°. La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercancías;

5°. El flete y la capa contratados. Puede omitirse la designación del consignatario, y ponerse el conocimiento á la orden; en cuyo caso podrá endosarse y negociarse.

Art. 426. El cargador firmará y entregará un conocimiento al capitán; y este firmará tantos cuantos le pida el cargador, expresándose en aquél y éstos el número de todos, y haciéndolos de un tenor.

Art. 427. Hallándose discordancia entre los conocimientos, se estará por el que presente el capitán, escrito de mano del cargador, ó del dependiente destinado para las expediciones de su tráfico, sin enmienda ni raspadura; ó por el que presente el cargador, si está escrito de mano del capitán; pero siendo uno y otro iguales en todas estas circunstancias, se estará á lo que prueben las partes.

Art. 428. No puede variarse el destino convenido del cargamento, sin devolver al capitán los conocimientos firmados, y si éste consiente en ello, quedando responsable del mismo cargamento al que los porte legítimamente. En caso de estravío de dichos conocimientos, no podrá obligarse al capitán á suscribir otros nuevos, sin afianzarle á sus satisfacción el valor del cargamento, siempre que se varíe la consignación.

Art. 429. Cesando el capitán en su oficio, antes de hacerse á la vela, exigirán los cargadores que el sucesor revalide los conocimientos; sin lo cual no responderá éste, sino de lo que se justifique por el cargador que existía en la nave cuando entró á ejercer su empleo.

Art. 430. Todas las demandas entre cargador y capitán se han de apoyar necesariamente en el conocimiento de la carga entregada á éste, sin cuya presentación no se les dará curso.

Art. 431. El conocimiento cancela los recibos provisionales de fecha anterior dados por el capitán ó su subalterno; y al entregar el capitán el cargamento, se le devolverá al menos uno de los conocimientos que firmó, en que se pondrá el correspondiente recibo.

Sección 2.—Del contrato á la gruesa, ó préstamo á riesgo marítimo.

Art. 432. "Préstamo á la gruesa," es un contrato por el cual uno de los contrayentes recibe una cantidad en dinero ó valores, á interés convencional, que puede ser mayor que el tasado por ley, conviniéndose en que la acción del prestamista quede extinguida por la pérdida de la nave ó sus accesorios, afectos al pago, en un viaje determinado, y no pueda extenderse á más que lo que de ellos quedare. Este contrato debe celebrarse por escrito, pena de nulidad; y para que tenga efecto en perjuicio de otros acreedores, se ha de tomar razón de la escritura en el registro de hipotecas.

Art. 433. La escritura del contrato á la gruesa precisamente expresará:

1°. Los nombres y domicilios de los contrayentes y del capitán;

2°. La clase, nombre y matrícula del buque;

3°. El capital, premio y plazo del préstamo;

4°. Los objetos hipotecados, y el viaje por el cual se corra el riesgo. No expresándose estas condiciones, el contrato será un préstamo ordinario, y se resolverá por el derecho común.

Art. 434. Las pólizas de contratos á la gruesa pueden cederse y negociarse por endosos, estando extendidas "á la orden;" y pueden constituírse, conjunta ó separadamente: sobre el casco y quilla del buque; sobre las velas y aparejos; sobre el armamento y vituallas; sobre las mercaderías cargadas. Si se afecta el casco y quilla del buque, la hipoteca comprende las velas, aparejos, armamento, provisiones y fletes, si no se hace expresa exclusión de estos objetos.

Art. 435. No puede tomarse dinero á la gruesa sobre los fletes

no devengados, ni sobre las ganancias que se esperen del cargamento; y el prestador que lo haga, no tendrá más derecho que al reembolso del capital sin premio alguno.

Art. 436. No podrá tomarse á la gruesa sobre el cuerpo y quilla de la nave más cantidad que las tres cuartas partes de su valor. Sobre las mercaderías cargadas podrá tomarse todo el importe del valor que tengan en el puerto donde empezaron á correr el riesgo, y no mayor cantidad.

Art. 437. Las cantidades en que excediere el préstamo de las proporciones establecidas en el artículo anterior, sólo producen acción personal contra el tomador, que estará obligado también á pagar el interés convenido, si no se probare error excusable en la apreciación de los objetos hipotecados.

Art. 438. No quedarán obligados el buque, sus aparejos, armamento ni vituallas, al préstamo á la gruesa que toma el capitán en la plaza donde residan el naviero ó sus consignatarios, sin que estos intervengan en el contrato ó lo aprueben por escrito; y la obligación del capitán sólo será eficaz con respecto á la nave por la parte de propiedad que tenga en ella.

Art. 439. Es nulo el contrato á la gruesa que se celebre sobre objetos que estuvieren corriendo riesgos al tiempo de su celebración ó que no lleguen á ponerse en peligro después de ésta.

Art. 440. Las cantidades tomadas á la gruesa para el último viaje del buque se pagarán con preferencia á los préstamos de los viajes anteriores; y las que se hayan tomado durante el viaje serán preferidas á las que se obtuvieron antes de la expedición de la nave; á condición, en ambos casos, de que el préstamo posterior se haya invertido en beneficio de la misma nave ó del cargamento, graduando la preferencia por el orden contrario al de sus fechas.

Art. 441. Es á cargo del tomador probar la pérdida de los objetos afectos al préstamo; y si éste afecta al cargamento, justificar que los efectos estaban embarcados, y corrieron los riesgos.

Art. 442. No se extinguirá la acción del prestador, si el daño ocurrido en las cosas, afectas al pago, procede de vicio de ellas, ó de otra causa distinta del riesgo considerado en el contrato.

Art. 443. Los prestadores á la gruesa soportarán, á prorrata de su interés respectivo, las averías comunes ó simples que ocurran.

Art. 444. Si no se hubiere determinado la época en que el prestador haya de correr el riesgo, se entenderá que comienza, en cuanto al buque y sus agregados, desde que se hace á la vela, y termina en el acto de anclar en el puerto de su destino. En cuanto á las mercaderías correrá el riesgo, desde que se alcen á orillas del agua para situarse á bordo, hasta colocarse, á orillas del agua, en el puerto de la consignación.[a]

---

[a] Véase et art. 733 del Código Español.

Art. 445. Si ocurriere naufragio, la acción del prestador á la gruesa sólo puede extenderse hasta la cantidad que produzcan los efectos salvados, sobre que se constituyó el préstamo, que será distribuída á prorrata con el propietario, considerado como acreedor, por la cantidad á que hubiera tenido derecho si no hubiera habido naufragio, y deduciéndose antes los gastos causados en el salvamento.

Art. 446. Si con el prestador á la gruesa, en caso de naufragio, concurriere un asegurador de los mismos objetos, dividirán entre sí el producto de los que se hubieren salvado, á prorrata de su interés respectivo; siempre que el valor de los efectos hubiere sido tal, que, al menos, habría equivalido á la suma de las cantidades prestadas y aseguradas si el naufragio no hubiera sucedido. No siendo así, el asegurador percibirá solamente una parte proporcional á la que hubiera quedado como residuo de las cosas aseguradas, hecha deducción del préstamo.

Art. 447. En caso de demora en el pago del capital prestado, y de sus intereses, tendrá derecho el prestador al interés mercantil sobre el valor del préstamo, sin hacer capitalización de los premios.

Sección 3.—De los seguros marítimos.

§ 1.—*Forma de este contrato.*

Art. 448. "Seguro marítimo" es un contrato por el cual, mediante un premio llamado "prima" y que no tiene tasa legal, sale una persona responsable á otra de las pérdidas ó menoscabos que experimenten los objetos expuestos á los riesgos de la navegación.

Art. 449. El seguro debe otorgarse por escrito, pena de nulidad, y contener necesariamente estas circunstancias:

1ª. La fecha, con expresión de la hora en que se firma;

2ª. Los nombres de los otorgantes;

3ª. La designación precisa del viaje ó del tiempo dentro del cual deben correrse los riesgos de que se hace responsable el asegurador;

4ª. La descripción inequívoca de los objetos asegurados y su valor;

5ª. El premio convenido por el seguro.

Art. 450. Los agentes consulares de la República podrán autorizar los contratos de seguros que se celebren en las plazas de su residencia, siempre que alguno de los otorgantes sea nicaragüense; y estas pólizas tendrán igual fuerza á las que se hagan con intervención de corredor en Nicaragua.

Art. 451. Cuando, siendo varios los aseguradores, no suscriban en el acto la póliza, expresará cada uno la fecha y hora en que lo hace.

Art. 452. Si en una misma póliza se aseguran la nave y el cargamento, se debe fijar la cantidad asegurada sobre cada uno de estos objetos, pena de nulidad; y de la misma manera es nulo el seguro

de las mercaderías, si se omite su avalúo y la designación específica de ellas, y del buque donde han de trasportarse; á no ser que no puedan saberse estas circunstancias.

Art. 453. La póliza del seguro puede extenderse á la orden; y en este caso será endosable. (Es parecido el art. 742 del Código Español.)

§ 2. *Cosas que pueden ser aseguradas.*

Art. 454. Pueden ser objetos del seguro todos los que se hallen expuestos á los riesgos de mar, tales como el casco y quilla del buque, las velas y aparejos, el armamento y vituallas, las cantidades dadas á la gruesa, y aun la libertad ó la vida de los navegantes.

Art. 455. En el seguro de la nave se entienden comprendidas todas sus pertenencias; pero no el cargamento, aun cuando pertenezca al mismo naviero.

Art. 456. En los seguros de la libertad de los navegantes debe expresarse la cantidad convenida para su rescate y los medios que se emplearán para obtenerlo.

Art. 457. El asegurador puede hacer reasegurar por otros los efectos del primer seguro, y el asegurado puede también asegurar el riesgo, que acaso corra en la cobranza á los primeros aseguradores.

Art. 458. Al capitán ó al cargador que se embarque con sus propios efectos, le es prohibido asegurar más de los nueve décimos de su valor; y en ningún caso podrá asegurarse más de las cuatro quintas partes del valor de las naves, descontados los préstamos á la gruesa sobre ellas.

Art. 459. El valor de las mercaderías debe fijarse según el que tengan en la plaza donde se cargan; y la suscripción de la póliza induce presunción legal de ser justa la evaluación hecha en ella. Si se probare que la estimación fué exagerada, se fijarán, conforme al justo resultado, las prestaciones del asegurado y de los aseguradores; abonándose además á éstos medio por ciento sobre la cantidad que resultare de exceso, si éste se cometió por error; pero si el asegurado exajeró maliciosamente los valores, abonará el seguro íntegro sobre el mismo exceso. Este reclamo no puede hacerse, por una ú otra parte, después que se hubiere tenido noticia del paradero y suerte de la nave; salvo los casos de fraude.

Art. 460. No fijándose el valor de las cosas aseguradas al tiempo de celebrarse el contrato, se arreglará por las facturas de consignación, ó en su defecto por el juicio de corredores ó peritos, quienes tomarán por base para esta regulación el precio que valieren en el puerto de la carga, agregando los derechos y gastos causados hasta ponerlas á bordo.

Art. 461. Recayendo el seguro sobre los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por permutas, y no habiéndose

fijado en la póliza el valor de las cosas aseguradas, se arreglará por el que tenían en el puerto de su expedición añadiendo todos los gastos posteriores.

§ 3. *Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.*

Art. 462. Corren por cuenta y riesgo del asegurador las pérdidas y daños que sobrevengan á las cosas aseguradas por cualquiera clase de accidentes y riesgo de mar; pero no cuando provengan de omisión ó dolo del asegurado, ó del capitán de la nave, ó si fueren mermas, desperdicios y pérdidas procedentes de vicio propio de las mismas cosas.

Art. 463. En cualquier caso en que el asegurador esté exento de responsabilidad, ganará sin embargo el premio convenido, siempre que los objetos asegurados hubieren empezado á correr el riesgo.

Art. 464. Asegurándose la carga de ida y vuelta, y retornándose en la nave menos de las dos terceras partes de la carga, recibirá el asegurador solamente las dos terceras partes del premio correspondiente á la vuelta.

Art. 465. Contratado el seguro de un cargamento y de un número de buques designados para conducirlo, si el cargamento se redujere á una parte de las embarcaciones, se reducirá la responsabilidad de los aseguradores, excluyendo de ella las pérdidas que correspondan á las demás, y se reducirán también los premios en la parte correspondiente á los buques no ocupados.

Art. 466. Trasladándose el cargamento á otra nave durante el viaje por haberse inutilizado la asegurada, seguirán corriendo los riesgos de la nueva por cuenta de los aseguradores; pero éstos tendrán opción á continuar ó no en el seguro, abonando la avería acaecida, cuando la nave se inutilice antes de salir al mar.

Art. 467. No fijándose el tiempo en que hayan de correrse los riesgos por cuenta de los aseguradores, se observará lo dispuesto para igual caso con respecto á los prestadores á la gruesa.

Art. 468. La demora involuntaria de la nave en el puerto de su salida, la variación de rumbo ó de viaje por fuerza mayor, y las escalas que se hagan por necesidad para conservar la nave y su cargamento, no alteran la responsabilidad del asegurador; así como el asegurado no puede pedir reducción del premio del seguro, aun cuando la nave termine su viaje, ó se alije el cargamento en puerto más inmediato del designado en el contrato.

Art. 469. El asegurado tiene obligación de dar aviso al asegurador de las noticias que reciba sobre daños que ocurran en las cosas aseguradas; y si por su omisión se dejaren de tomar las medidas conducentes á salvarlas, será responsable á los daños y perjuicios.

Art. 470. La restitución gratuita de la nave ó su cargamento, hecha por los apresadores al capitán de ella, cede en beneficio de los propie-

tarios respectivos y libra á los aseguradores de pagar las cantidades que aseguraron.[a]

Art. 471. El asegurador que paga la cantidad asegurada se subroga en el lugar del asegurado para repetir por las indemnizaciones á que este tendría derecho.

§ 4.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.

Art. 472. Será nulo el seguro que se contraiga sobre el flete del cargamento existente á bordo; sobre las ganancias calculadas y no realizadas del mismo cargamento; sobre los sueldos del capitán y tripulación; sobre cantidades tomadas á la gruesa y sus premios; sobre los géneros de ilícito comercio.

Art. 473. Si el asegurador fuere declarado en quiebra pendiente el riesgo, y por su parte no se diere fianza dentro de tres días de requerido por el asegurado, se rescindirá el contrato; y lo mismo se hará en favor del asegurador á quien no se haya satisfecho el premio del seguro.

Art. 474. Siempre que por el conocimiento de las cosas aseguradas se halle que el asegurado cometió falsedad á sabiendas en cualquiera de las cláusulas de la póliza, se tendrá por nulo el seguro; salvo lo dispuesto especialmente en cuanto á inexactitud en la evaluación de las mercaderías. También es nulo el seguro si se justifica que el dueño de las cosas aseguradas pertenece á nación enemiga, ó que la nave asegurada se ocupa habitualmente en el contrabando.

Art. 475. Quedará nulo el seguro si el viaje se varía para distinto punto, ó se desiste de él, ó se retarda un año después de firmada la póliza. En estos casos, y en los del artículo anterior, el asegurador tendrá derecho á un medio por ciento sobre la cantidad asegurada.

Art. 476. Concurriendo diferentes contratos de seguro sobre un mismo cargamento, quedan obligados todos los aseguradores, guardándose el orden de las fechas; de suerte que no puede repetirse contra los posteriores, si no es por lo que no cubrieren los que preceden en tiempo.

Art. 477. El asegurado no se exonerará de pagar todos los premios de los diferentes seguros que hubiere contratado, si no intimare á los aseguradores postergados la invalidación de sus contratos, antes que la nave y el cargamento hayan llegado al puerto de su destino, y en los casos de rescisión.

Art. 478. Es nulo todo seguro hecho con posterioridad á las pérdidas de las cosas aseguradas, ó á su arribo al puerto de su consignación, siempre que por haber trascurrido el término indispensable, atendida la distancia, pueda presumirse que al tiempo del contrato el interesado tenía noticia de aquel acaecimiento. Esta presunción no es bastante, y se requiere plena prueba cuando el seguro contiene la cláusula de que se hace sobre buenas ó malas noticias.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 768 del Código Español.

ART. 479. El asegurador que haga el seguro, con conocimiento de haberse salvado las cosas aseguradas, perderá el derecho al premio del seguro y será multado en la quinta parte de la cantidad asegurada. Si de parte del asegurado se cometiere igual fraude, no le aprovechará el seguro, pagará al asegurador el premio convenido, y se le multará en la quinta parte de lo que aseguró. El uno, como el otro, estarán también sujetos á las penas á que haya lugar acumulativamente, con arreglo á las leyes penales.

ART. 480. El asegurador de buena fe, en concurrencia con otros que cometan el fraude de que se trata, percibirá de estos y no del asegurado los premios por entero que, según el convenio, debiera percibir.

ART. 481. El comisionado, cómplice de estos fraudes del asegurador ó del asegurado, tiene la misma responsabilidad que si el negocio fuese propio; y el comisionado inocente, por el asegurado fraudulento, sólo responde al pago del premio convenido.

§ 5.—*Abandono de las cosas aseguradas.*

ART. 482. El asegurado puede hacer abandono total y no parcial de las cosas aseguradas, dejarlas por cuenta del asegurador, y exigir de éste el correspondiente pago, cuando, después de emprendido el viaje, ocurra apresamiento ó naufragio de la nave, su rotura ó varamiento que la inhabilite para navegar, de tal suerte que no pueda ser rehabilitada su embargo, ó detención por orden de algún Gobierno la pérdida de las cosas aseguradas ó la disminución de su valor en las tres cuartas partes ó más. Si el daño fuere meñor, se considerará como avería, á cargo del asegurador en sus casos, y hasta el monto de su importe entendiéndose que el asegurador es responsable por averías, comunes ó simples, si expresamente no se pactare otra cosa.

ART. 483. No será admisible el abandono, si no se comunica al asegurador, dentro de tres meses de la fecha en que se verifique, si la pérdida ocurriere en las costas de Europa ó puntos más cercanos, y dentro de ocho meses, si ocurriere á mayor distancia; teniendo el asegurado iguales términos respectivamente, para formalizar el abandono á contar desde el acontecimiento que lo motiva.

ART. 484. Transcurrido un año, sin tenerse noticia de la nave, en los viajes á Europa ó puntos más cercanos, ó dos años, en los viajes más largos, podrá el asegurado hacer el abandono aunque el seguro se haya hecho por un término limitado; salva la prueba que haga el asegurador de haber ocurrido la pérdida después del término fijado por el contrato.

ART. 485. Al hacer el asegurado el abandono, debe declarar todos los seguros contratados sobre los efectos, así como los préstamos tomados á la gruesa sobre ellos. Si en esto cometiere fraude, perderá todos los derechos que le competían por el seguro, sin dejar de ser responsable á pagar dichos préstamos, no obstante la pérdida.[a]

[a] Véase el art. 800 del Código Español.

ART. 486. Admitido el abandono, se trasfiere al asegurador el dominio de las cosas abandonadas; y se llevará á efecto, aunque con posterioridad ocurra el regreso de la nave.

ART. 487. Se comprende en el abandono de la nave el flete de las mercaderías que se salven, aunque se haya pagado con anticipación, salvos los derechos de los acreedores concurrentes.

ART. 488. En caso de apresamiento de la nave puede el asegurado, ó el capitán en su ausencia, negociar el rescate, dando noticia del convenio al asegurador en primera oportunidad. Si éste no acepta, deberá pagar la cantidad asegurada, sin conservar derecho sobre los efectos rescatados.

ART. 489. Si á consecuencia de represa se reintegrare el asegurado en la propiedad de los efectos apresados, se tendrán por avería todos los perjucios y gastos causados por su pérdida, y será de cuenta del asegurador satisfacerlos. Si por la represa pasaren los efectos á la posesión de un tercero, podrá el asegurado hacer el abandono.

ART. 490. El asegurado tiene obligación de hacer las diligencias que las circunstancias permitan para salvar los efectos en los casos de naufragio y apresamiento, á expensas de los aseguradores, hasta concurrencia de los valores salvados.

ART. 491. Quedando absolutamente inhabilitado el buque, los interesados ó el capitán harán las diligencias posibles para conducir el cargamento á su destino, haciéndose el asegurador el cargo correspondiente; pero si no se encuentra medio para el nuevo viaje, puede el propietario hacer el abandono. Si el asegurador quiere efectuar el trasbordo y conducción, tiene para ello seis meses de término, si el siniestro hubiere ocurrido en un viaje á Europa ó puntos más cercanos, y un año, si se hubiere verificado á mayor distancia, contándose estos términos desde que el asegurado le haya dado noticia del acaecimiento.

ART. 492. En el caso de embargo ó detención de la nave, goza el asegurador de los mismos términos señalados en el artículo precedente, para salvar el embargo é impedir así la acción de abandono. El asegurado debe prestarle á este fin los auxilios que estén en su mano, y aun hacer por sí las gestiones convenientes en ausencia del asegurador.

PERÚ.

SECCIÓN III.—*De los contratos especiales del comercio marítimo.*

TÍTULO I.—DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

§ 1°.—*De las formas y efectos del contrato de fletamento.*

(Art. 665 es igual al art. 652 del Código Español, con excepción de las palabras en la cláusula 10 "y descarga" que son omitidas en la cláusula 10 en el art. 665 del Código Peruano.

Art. 666 es igual al art. 653 del Código Español.

Art. 667 es igual al art. 654 del Código Español.

Arts. 668, 669 y 670 son iguales á los arts. 655, 656 y 657 del Código Español.

Art. 671 es igual al art. 658 del Código Español.

Art. 672 es igual al art. 659 del Código Español.

Arts. 673, 674 y 675 son iguales á los arts. 660, 661 y 662 del Código Español.

Art. 676 es igual al art. 663 del Código Español.

Art. 677 es igual al art. 664 del Código Español.

Arts. 678, 679, 680 y 681 son iguales á los arts. 665, 666, 667 y 668 del Código Español.)

§ 2º.—*De los derechos y obligaciones del fletante.*

(Art. 682 es igual al art. 669 del Código Español.

Arts. 683, 684 y 685 son iguales á los arts. 670, 671 y 672 del Código Español.

Art. 686 es igual al art. 673 del Código Español, con excepción de la palabra "y" después de "notarial," en la última línea, que es "ó" en el art. 673 del Código Español.

Art. 687 es igual al art. 674 del Código Español.

Art. 688 es igual al art. 675 del Código Español.

Arts. 689 y 690 son iguales á los arts. 676 y 677 del Código Español.

Art. 691 es igual al art. 678 del Código Español.)

§ 3º.—*De las obligaciones del fletador.*

(Arts. 692, 693, 694, 695, 696 y 697 son iguales á los arts. 679, 680, 681, 682, 683 y 684 del Código Español.

Arts. 698, 699 y 700 son iguales á los arts. 685, 686 y 687 del Código Español.)

§ 4º.—*De la rescisión total ó parcial del contrato de fletamento.*

(Art. 701 es igual al art. 688 del Código Español, con excepción de la palabra "República" en la cláusula 4ª del último párrafo, en vez de "península é islas adyacentes," como en el Código Español.

Arts. 702, 703, 704 y 705 son iguales á los arts. 689, 690, 691 y 692 del Código Español.)

§ 5º.—*De los pasajeros en los viajes por mar.*

(Arts. 706, 707, 708, 709, 710 y 711 son iguales á los arts. 693, 694, 695, 696, 697 y 698 del Código Español.

Arts. 712, 713, 714, 715, 716 y 717 son iguales á los arts. 699, 700, 701, 702, 703 y 704 del Código Español.

Art. 718 es igual al art. 705 del Código Español, con excepción del núm. "625" que es "612" en el art. 705 del Código Español.)

§ 6º.—*Del conocimiento.*

(Arts. 719 y 720 son iguales á los arts. 706, 707 del Código Español

Art. 721 es igual al art. 708 del Código Español.

Art. 722 es igual al art. 709 del Código Español.

Arts. 723, 724 y 725 son iguales á los arts. 710, 711 y 712 del Código Español.

Art. 726 es igual al art. 713 del Código Español, con excepción del núm. "720" que es "707" en el art. 713 del Código Español.

Art. 727 es igual al art. 714 del Código Español.)

Art. 728. Los conocimientos producirán acción coactiva para la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que hayan producido.

(Arts. 729, 730 y 731 son iguales á los arts. 716, 717 y 718 del Código Español.)

TÍTULO II.—DEL CONTRATO Á LA GRUESA, Ó PRÉSTAMO Á RIESGO MARÍTIMO.

(Art. 732 es igual al art. 719 del Código Español.

Art. 733 es igual al art. 720 del Código Español, con excepción de los núms. "596" y "624" que son en el art. 620 del Código Español "583" y "611."

Arts. 734, 735, 736, 737 y 738 son iguales á los arts. 721, 722, 723, 724 y 725 del Código Español.

Arts. 739 y 740 son iguales á los arts. 726 y 727 del Código Español.

Art. 741 es igual al art. 728 del Código Español, con excepción de los núms. "596" y "624" que son en el art. 728 del Código Español "583" y "611."

Art. 742 es igual al art. 729 del Código Español.

Art. 743 es igual al art. 730 del Código Español.

Art. 744 es igual al art. 731 del Código Español.

Arts. 745, 746 y 747 son iguales á los arts. 732, 733 y 734 del Código Español.

Art. 748 es igual al art. 735 del Código Español, con excepción del núm. "593," que es "580" en el art. 735 del Código Español.

Art. 749 es igual al art. 736 del Código Español.)

TÍTULO III.—DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS.

§ 1º.—*De la forma de este contrato.*

(Art. 750 es igual al art. 737 del Código Español.

Art. 751 es igual al art. 738 del Código Español.

Art. 752 es igual al art. 739 del Código Español, con excepción de la palabra "peruanos," que es "españoles" en el art. 739 del Código Español.

Art. 753 es igual al art. 740 del Código Español.

Art. 754 es igual al art. 741 del Código Español.

Art. 755 es igual al art. 742 del Código Español.)

§ 2°.—*De las cosas que pueden ser aseguradas y de su avaluación.*

(Art. 756 es igual al art. 743 del Código Español.

Art. 757 es igual al art. 744 del Código Español, con excepción de la palabra "ó" en la 4ª línea después de "viaje," y que no está en el art. 757 del Código Peruano.

Arts. 758 y 759 son iguales á los arts. 745 y 746 del Código Español.

Arts. 760, 761 y 762 son iguales á los arts. 747, 748 y 749 del Código Español.

Art. 763 es igual al art. 750 del Código Español.

Art. 764 es igual al art. 751 del Código Español.

Art. 765 es igual al art. 752 del Código Español.

Arts. 766 y 767 son iguales á los arts. 753 y 754 del Código Español.)

§ 3°.—*Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.*

(Art. 768 es igual al art. 755 del Código Español.

Art. 769 es igual al art. 756 del Código Español.

Art. 770 es igual al art. 757 del Código Español.

Art. 771 es igual al art. 758 del Código Español.

Art. 772 es igual al art. 759 del Código Español.

Art. 773 es igual al art. 760 del Código Español.

Art. 774 es igual al art. 761 del Código Español, con excepción del núm. "746," que es "733" en el art. 761 del Código Español.

Arts. 775, 776, 777 y 778 son iguales á los arts. 762, 763, 764 y 765 del Código Español.

Art. 779 es igual al art. 766 del Código Español, con excepción de la palabra "español" en la 5ª línea, y la palabra "todos" en la 1ª línea, párrafo 2°; en el art. 779 del Código Peruano hay la palabra "peruano" pero no "todos."

Art. 780 es igual al art. 767 del Código Español, con excepción de la palabra "Código," que es "Ley" en el art. 767 del Código Español.

Arts. 781, 782, 783 y 784 son iguales á los arts. 768, 769, 770 y 771 del Código Español.

Art. 785 es igual al art. 772 del Código Español, con excepción del núm. "867," que es "854" en el art. 772 del Código Español.

Art. 786 es igual al art. 773 del Código Español.

Art. 787 es igual al art. 774 del Código Español.

Arts. 788 y 789 son iguales á los arts. 775 y 776 del Código Español.

Art. 790 es igual al art. 776 del Código Español, con excepción de los núms. "593," "871" y "872" que son en el art. 777 del Código Español "580," "858" y "859."

Arts. 791, 792 y 793 son iguales á los arts. 778, 779 y 780 del Código Español.)

§ 4°.—*De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.*

(Art. 794 es igual al art. 781 del Código Español.

Art. 795 es igual al art. 782 del Código Español.

Art. 796 es igual al art. 783 del Código Español.

Art. 797 es igual al art. 784 del Código Español, con excepción de la palabra "producir," que es "practicar" en la última línea del art. 784 del Código Español.

Art. 798 es igual al art. 785 del Código Español, con excepción de la palabra "obligado" en la 4ª línea, que es "coobligado" en el art. 785 del Código Español.

Arts. 799, 800 y 801 son iguales á los arts. 786, 787 y 788 del Código Español.)

§ 5°.—*Del abandono de las cosas aseguradas.*

(Art. 802 es igual al art. 789 del Código Español.

Arts. 803 y 804 son iguales á los arts. 790 y 791 del Código Español.

Art. 805 es igual al art. 792 del Código Español.

Art. 806 es igual al art. 794 del Código Español, con excepción de no tener las palabras "conforme á lo prevenido en los artículos anteriores," como dice en las líneas 4ª y 5ª del art. 794 del Código Español.

Art. 807 es igual al art. 795 del Código Español solamente en el 2° párrafo. En caso de interrupción del viaje por embargo ó detención forzada del buque, tendrá el asegurado obligación de comunicarla á los aseguradores tan luego como llegue á su noticia.)

ART. 808. El asegurado no podrá usar de la acción de abandono hasta que haya transcurrido el plazo de seis meses, de que, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 805, gozará el asegurador para conducir las mercaderías á su destino, en los casos de inhabilitación absoluta del buque para navegar, y de interrupción del viaje por embargo ó detención forzada del mismo.

(Art. 809 es igual al art. 796 del Código Español, con excepción del núm. "593," que es "580" en el art. 796 del Código Español.)

ART. 810. El plazo de seis meses establecido en el art. 808 empezará á correr desde el día en que el asegurado hubiere dado al asegurador aviso del siniestro.

Se entenderá que el asegurado ha recibido la noticia de éste, desde que se haga pública, bien por medio de los periódicos, bien por correr como cierta entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó bien porque pueda probarse á éste que recibió aviso del siniestro por carta ó telegrama del capitán, del consignatario ó de algún corresponsal.

(Art. 811 es igual al art. 798 del Código Español, con excepción de las palabras "viajes de cabotaje" en las líneas 2ª y 3ª del párrafo 1°,

que son, en el Código Español, art. 798, "viajes ordinarios." El 3° párrafo del art. 798 del Código Español no está en el art. 11 del Código Peruano.

Arts. 812 y 813 son iguales á los arts. 799 y 800 del Código Español.

Art. 814 es igual al art. 801 del Código Español, con excepción de la palabra "remate" en la 4ª línea, en vez de "rescate," como en el art. 801 del Código Español.

Arts. 815 y 816 son iguales á los arts. 802 y 803 del Código Español.

Art. 817 es igual al art. 804 del Código Español, con excepción de la cláusula 3ª, que es como sigue: Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el próposito de hacerlo, dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida y si no se formalizará el abandono dentro de diez y ocho días, contados de igual manera.

Art. 818 es igual al art. 805 del Código Español, con excepción del núm. "816," que es "803" en el Código Español, art. 805.)

SALVADOR.

Título III.—*De los contratos especiales del comercio marítimo.*

Capítulo I.—Del contrato de fletamento.

Sección I.—*De las formas y efectos del contrato de fletamento.*

(Art. 554 es igual al art. 652 del Código Español.
Art. 555 es igual al art. 653 del Código Español.
Art. 556 es igual al art. 654 del Código Español.
Art. 557 es igual al art. 655 del Código Español.
Art. 558 es igual al art. 656 del Código Español.
Art. 559 es igual al art. 657 del Código Español.
Art. 560 es igual al art. 658 del Código Español.
Art. 561 es igual al art. 659 del Código Español.
Art. 562 es igual al art. 660 del Código Español.
Art. 563 es igual al art. 661 del Código Español.
Art. 564 es igual al art. 662 del Código Español
Art. 565 es igual al art. 663 del Código Español.
Art. 566 es igual al art. 664 del Código Español.
Art. 567 es igual al art. 665 del Código Español, con excepción de la palabra "juez," que no se menciona en párrafo 2° de ese artículo.
Art. 568 es igual al art. 666 del Código Español.
Art. 569 es igual al art. 667 del Código Español.
Art. 570 es igual al art. 668 del Código Español.)

SECCIÓN II.—*De los derechos y obligaciones del fletante.*

(Art. 571 es igual al art. 669 del Código Español.
Art. 572 es igual al art. 670 del Código Español.
Art. 573 es igual al art. 671 del Código Español.
Art. 574 es igual al art. 672 del Código Español.
Art. 575 es igual al art. 673 del Código Español.
Art. 576 es igual al art. 674 del Código Español.
Art. 577 es igual al art. 675 del Código Español.
Art. 578 es igual al art. 676 del Código Español.
Art. 579 es igual al art. 677 del Código Español.
Art. 580 es igual al art. 678 del Código Español.)

SECCIÓN III.—*De las obligaciones del fletador.*

(Art. 581 es igual al art. 679 del Código Español.
Art. 582 es igual al art. 680 del Código Español.
Art. 583 es igual al art. 681 del Código Español.
Art. 584 es igual al art. 682 del Código Español.
Art. 585 es igual al art. 683 del Código Español.
Art. 586 es igual al art. 684 del Código Español.
Art. 587 es igual al art. 685 del Código Español.
Art 588 es igual al art. 686 del Código Español.
Art. 589 es igual al art. 687 del Código Español.)

SECCIÓN IV.—*De la rescisión total ó parcial del contrato de fletamento.*

(Art. 590 es igual al art. 688 del Código Español.
Art. 591 es igual al art. 689 del Código Español.
Art. 592 es igual al art. 690 del Codigo Español.
Art. 593 es igual al art. 691 del Código Español.
Art. 594 es igual al art. 692 del Código Español.)

SECCIÓN V.—*De los pasajeros en los viajes por mar.*

(Art. 595 es igual al art. 693 del Código Español.
Art. 596 es igual al art. 694 del Código Español.
Art. 597 es igual al art. 695 del Código Español.
Art. 598 es igual al art. 696 del Código Español.
Art. 599 es igual al art. 697 del Código Español.
Art. 600 es igual al art. 698 del Código Español.
Art. 601 es igual al art. 699 del Código Español.
Art. 602 es igual al art. 700 del Código Español.
Art. 603 es igual al art. 701 del Código Español.
Art. 604 es igual al art. 702 del Código Español.
Art. 605 es igual al art. 703 del Código Español.
Art. 606 es igual al art. 704 del Código Español.
Art. 607 es igual al art. 705 del Código Español.)

SECCIÓN VI.—*Del conocimiento.*

(Art. 608 es igual al art. 706 del Código Español.
Art. 609 es igual al art. 707 del Código Español.
Art. 610 es igual al art. 708 del Código Español.
Art. 611 es igual al art. 709 del Código Español.
Art. 612 es igual al art. 710 del Código Español.
Art. 613 es igual al art. 711 del Código Español.
Art. 614 es igual al art. 712 del Código Español.
Art. 615 es igual al art. 713 del Código Español.
Art. 616 es igual al art. 714 del Código Español.
Art. 617 es igual al art. 715 del Código Español.
Art. 618 es igual al art. 716 del Código Español.
Art. 619 es igual al art. 717 del Código Español.
Art. 620 es igual al art. 718 del Código Español.)

CAPÍTULO II.—DEL CONTRATO Á LA GRUESA Ó PRÉSTAMO Á RIESGO MARÍTIMO.[a]

(Art. 621 es igual al art. 719 del Código Español.
Art. 622 es igual al art. 720 del Código Español, con excepción del párrafo penúltimo.
Art. 623 es igual al art. 721 del Código Español.
Art. 624 es igual al art. 722 del Código Español.
Art. 625 es igual al art. 723 del Código Español.
Art. 626 es igual al art. 724 del Código Español.
Art. 627 es igual al art. 725 del Código Español.
Art. 628 es igual al art. 726 del Código Español.
Art. 629 es igual al art. 727 del Código Español.
Art. 630 es igual al art. 728 del Código Español.
Art. 631 es igual al art. 729 del Código Español.
Art. 632 es igual al art. 730 del Código Español.
Art. 633 es igual al art. 731 del Código Español.
Art. 634 es igual al art. 732 del Código Español.
Art. 635 es igual al art. 733 del Código Español.
Art. 636 es igual al art. 734 del Código Español.
Art. 637 es igual al art. 735 del Código Español.
Art. 638 es igual al art. 736 del Código Español.)

CAPÍTULO III.—DE LOS SEGUROS MARITIMOS.[b]

SECCIÓN I.—*De la forma de esta contrata.*

(Art. 639 es igual al art. 737 del Código Español.
Art. 640 es igual al art. 738 del Código Español.
Art. 641 es igual al art. 739 del Código Español.
Art. 642 es igual al art. 740 del Código Español.
Art. 643 es igual al art. 741 del Código Español.)

[a] Véase la sec. 2ª tít. III, l. 3, del Código Español.
[b] Véase la sec. 3ª tit. III, l. 3, del Código Español.

SECCIÓN II.—*De las cosas que pueden ser aseguradas y de su evaluación.*

(Art. 644 es igual al art. 743 del Código Español.
Art. 645 es igual al art. 744 del Código Español.
Art. 646 es igual al art. 745 del Código Español.
Art. 647 es igual al art. 746 del Código Español.
Art. 648 es igual al art. 747 del Código Español.
Art. 649 es igual al art. 748 del Código Español.
Art. 650 es igual al art. 749 del Código Español.
Art. 651 es igual al art. 750 del Código Español.
Art. 652 es igual al art. 751 del Código Español.
Art. 653 es igual al art. 752 del Código Español
Art. 654 es igual al art. 753 del Código Español.
Art. 655 es igual al art. 754 del Código Español.)

SECCIÓN III.—*Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.*

(Art. 656 es igual al art. 755 del Código Español.
Art. 657 es igual al art. 756 del Código Español.
Art. 658 es igual al art. 757 del Código Español.
Art. 659 es igual al art. 758 del Código Español.
Art. 660 es igual al art. 759 del Código Español.
Art. 661 es igual al art. 760 del Código Español.
Art. 662 es igual al art. 761 del Código Español.
Art. 663 es igual al art. 762 del Código Español.
Art. 664 es igual al art. 763 del Código Español.
Art. 665 es igual al art. 764 del Código Español.
Art. 666 es igual al art. 765 del Código Español.
Art. 667 es igual á los arts. 766 y 767 del Código Español, con excepción de las palabras "salvadoreño" y "el Código de Procedimientos" en vez de "español" y "la Ley de Enjuciamiento Civil."
Art. 668 es igual al art. 768 del Código Español.
Art. 669 es igual al art. 769 del Código Español.
Art. 670 es igual al art. 770 del Código Español.
Art. 671 es igual al art. 771 del Código Español.
Art. 672 es igual al art. 772 del Código Español.
Art. 673 es igual al art. 773 del Código Español.
Art. 674 es igual al art. 774 del Código Español.
Art. 675 es igual al art. 775 del Código Español.
Art. 676 es igual al art. 776 del Código Español.
Art. 677 es igual al art. 777 del Código Español.
Art. 678 es igual al art. 778 del Código Español.
Art. 679 es igual al art. 779 del Código Español.
Art. 680 es igual al art. 780 del Código Español.)

SECCIÓN IV.—*De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.*

(Art. 681 es igual al art. 781 del Código Español.
Art. 682 es igual al art. 782 del Código Español.
Art. 683 es igual al art. 783 del Código Español.
Art. 684 es igual al art. 784 del Código Español.
Art. 685 es igual al art. 785 del Código Español.
Art. 686 es igual al art. 786 del Código Español.
Art. 687 es igual al art. 787 del Código Español.
Art. 688 es igual al art. 788 del Código Español.)

SECCIÓN V.—*Del abandono de las cosas aseguradas.*

(Art. 689 es igual al art. 789 del Código Español.
Art. 690 es igual al art. 790 del Código Español.
Art. 691 es igual al art. 791 del Código Español.
Art. 692 es igual al art. 792 del Código Español.)

ART. 693. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercaderías á su destino, cuyo plazo comenzará á contarse desde el día en que el asegurado le hubiere dado aviso del siniestro.[a]

(Art. 694 es igual al art. 794 del Código Español.
Art. 695 es igual al art. 795 del Código Español.
Art. 696 es igual al art. 796 del Código Español.
Art. 697 es igual al art. 797 del Código Español.
Art. 698 es igual al art. 798 del Código Español, con excepción del último párrafo.

Para usar de esta acción tendrá el mismo plazo señalado en el art. 704.

Art. 699 es igual al art. 799 del Código Español.
Art. 700 es igual al art. 800 del Código Español.
Art. 701 es igual al art. 801 del Código Español.
Art. 702 es igual al art. 802 del Código Español.
Art. 703 es igual al art. 803 del Código Español.
Art. 704 es igual al art. 804 del Código Español, con excepción de la cláusula 3ª:

3°. Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara el abandono dentro de diez, contados de igual manera.

Art. 705 es igual al art. 805 del Código Español.)

---

[a] Este artículo es parecido al art. 793 del Código Español.

SANTO DOMINGO.

Título VI.—*De las cartas-partidas y fletamentos.*

Art. 273. Toda convención de alquiler de una nave, llamada carta-partida ó fletamento, debe extenderse por escrito. Expresará: el nombre y cabida del buque; los nombres del capitán; los nombres del fletante y del fletador; el lugar y tiempo convenidos para la carga y la descarga; el precio del flete; si el fletamento es total ó parcial; la indemnización estipulada para casos de retardo.

Art. 274. Si el tiempo de la carga y de la descarga de la nave no se ha fijado por las convenciones de las partes, se regulará según el uso de los lugares.

Art. 275. Si la nave se hubiere fletado por mes, y no hay convenio en contrario, el flete correrá desde el día en que la nave debe hacerse á la mar.

Art. 276. Si antes de la partida del buque hubiere prohibición de comerciar con el país al cual va destinado, las convenciones quedarán disueltas sin daños ni perjuicio por una ni otra parte. El cargador estará obligado á los gastos de la carga y descarga de sus mercancías.

Art. 277. Si existe una fuerza mayor que no impida sino por cierto tiempo la salida del buque, subsistirán las convenciones y no habrá lugar á daños ni perjuicios por el retardo. También subsistirá, sin que haya lugar á ningún aumento de flete, si la fuerza mayor sobreviene durante el viaje.

Art. 278. Durante la detención de la nave, el cargador podrá descargar sus mercancías á su costa, bajo la condición de volverlas á cargar, ó de indemnizar al capitán.

Art. 279. En el caso de bloqueo del puerto á que venga destinado el buque, el capitán estará obligado, si no tiene órdenes contrarias, á entrar en alguno de los puertos vecinos de la misma potencia adonde le sea permitido arribar.

Art. 280. La nave, los aparejos y pertrechos, el flete y las mercancías cargadas, están respectivamente obligados á la ejecución de las convenciones de las partes.

Título VII.—*Del conocimiento.*

Art. 281. El conocimiento deberá expresar la naturaleza y cantidad, igualmente que las especies ó calidades de los objetos que hayan de trasportarse. Indicará: los nombres del cargador; los nombres y dirección de aquél á quien se hace el envío; el nombre y domicilio del capitán; el nombre y la cabida del buque; el lugar de la partida y el del destino; expresará el precio del flete, señalará al margen, las marcas y números de los objetos que deban trasportarse.

El conocimiento podrá ser á la orden, ó al portador, ó á persona determinada.

Art. 282. De cada conocimiento se harán tres ejemplares originales por lo menos; uno para el cargador, otro para aquél á quien se dirigen las mercancías, y otro para el capitán. Los tres originales se firmarán por el cargador y el capitán, dentro de las veinte y cuatro horas siguientes á la carga. El cargador estará obligado á entregar al capitán, en el mismo término, los recibos de las mercancías cargadas.

Art. 283. El conocimiento extendido en la forma que queda prescrita, hace fe entre todas las partes interesadas en el cargamento, y entre ellas y los aseguradores.

Art. 284. En caso de diferencia entre los conocimientos de un mismo cargamento, el que se halle en manos del capitán hará fe, si se ha llenado de puño y letra del cargador ó de su comisionado; y valdrá el que presente el cargador ó el consignatario si se ha llenado de puño y letra del capitán.

Art. 285. Todo comisionista ó consignatario que haya recibido las mercancías mencionadas en los conocimientos ó carta-partidas, estará obligado á dar recibo de ellas al capitán que lo pida, bajo la pena de toda especie de daños y perjuicios, aun de los de demora.

Título VIII.—*Del flete.*

Art. 286. El precio del alquiler de una nave ú otra embarcación se llama flete. Se regula por las convenciones de las partes. Se comprueba con las cartas-partidas ó con el conocimiento. Podrá ser de toda la embarcación ó de parte de ella, para un viaje redondo ó por tiempo limitado, por toneladas, por quintales, por un tanto, ó bajo condición resolutoria, con expresión de la cabida del buque.

Art. 287. Si la embarcación se fletare por entero, y el fletador no carga todo lo que puede llevar, el capitán no podrá tomar otras mercancías sin consentimiento del fletador. El fletador es dueño del flete de las mercancías con que se completa la carga de la nave que ha fletado por entero.

Art. 288. El fletador que no ha cargado la cantidad de mercancías expresada en la carta-partida, está obligado á pagar el flete entero, y por todo el cargamento á que se ha obligado. Si carga más, pagará el flete del exceso sobre el precio expresado en la carta-partida. Pero si el fletador desbarata el viaje antes de la partida del buque sin haber cargado nada, pagará por indemnización al capitán la mitad del flete estipulado en la carta-partida por la totalidad del cargamento que debía hacer. Si la nave ha recibido una parte del cargamento, y se hace á la mar con carga incompleta, se deberá el flete entero al capitán.

Art. 289. El capitán que hubiere manifestado tener el buque mayor cabida que la que tiene, está obligado á resarcir los daños y perjuicios al fletador.

Art. 290. No se reputa haber error de la declaración de la cabida de un buque, si el error no excede de una cuadragésima parte, ó si la declaración es conforme al certificado de arquéo.

Art. 291. Si la nave se carga bajo condición resolutoria, sea por quintales, por toneladas, ó por un tanto, el cargador podrá sacar sus mercancías antes de la partida del buque, pagando medio flete. El cargador costeará los gastos de carga, y también los de descarga y de recarga de las otras mercancías que haya que trasponer, y los gastos de la demora.

Art. 292. El capitán puede hacer sacar á tierra, en el lugar del cargamento, las mercancías halladas en su nave, si no le han sido declaradas, ó exigir el flete de ellas al precio más alto que se pague en el mismo lugar por las mercancías de la misma clase.

Art. 293. El cargador que sacare sus mercancías durante el viaje, estará obligado á pagar el flete entero, y todos los gastos de desestiva y estiva ocasionados por la descarga: si las mercancías se sacaren por causa de los hechos ó de las faltas del capitán, éste será responsable de todos los gastos.

Art. 294. Si la nave fuere detenida al partir, durante el viaje, ó en el lugar de su descarga, por hechos del fletador, los gastos de la demora serán pagados por el fletador. Si la nave se hubiere fletado para un viaje redondo, y á la vuelta viene sin carga, ó con carga incompleta, se pagará al capitán el flete entero y los perjuicios de la demora.

Art. 295. El capitán está obligado al fletador por daños y perjuicios si por causa suya la nave ha sido detenida ó retardada á su partida, durante el viaje, ó en el lugar de la descarga. Esos daños y perjuicios se fijarán por peritos.

Art. 296. Si el capitán se vé precisado á reparar su buque durante el viaje, el fletador estará obligado á esperar, ó á pagar el flete por entero. En el caso de que el buque no pueda ser reparado, el capitán estará obligado á fletar otro. Si el capitán no pudiere fletar otro buque, el flete no se deberá sino en proporción de lo avanzado del viaje.

Art. 297. El capitán perderá su flete, y responderá de los daños y perjuicios á favor del fletador, si éste prueba que cuando la nave se hizo á la mar no estaba en estado de navegar. Esta prueba es admisible no obstante y contra los certificados de visita al tiempo de la partida.

Art. 298. Se deberá el flete por las mercancías que el capitán se haya visto precisado á vender para comprar vituallas, ó para reparaciones y otras necesidades urgentes del buque, llevando cuenta de su valor al precio que las demás ú otras mercancías de la misma calidad se vendan en el lugar de la descarga, si la nave llega á buen puerto. Si la nave se

pierde, el capitán pondrá en cuenta las mercancías al precio á que las haya vendido, reteniendo igualmente el flete expresado en los conocimientos. Salvo, en estos dos casos, el derecho reservado á los propietarios de la nave por el párrafo 2° del art. 216. Cuando del ejercicio de ese derecho resulte una pérdida para aquéllos cuyas mercancías hayan sido vendidas ó dadas en ofrenda, la pérdida se repartirá á prorrota, sobre el valor de esas mercancías y de todas aquéllas que hayan llegado á su destino ó que hayan sido salvadas del naufragio posteriormente á los acontecimientos de mar que han hecho necesaria la venta ó la entrega en prenda.

Art. 299. Si sobreviniere prohibición de comerciar con el país para donde navega el buque, y tuviere que regresar con la carga, no se deberá al capitán sino el flete de la ida, aunque se haya fletado para un viaje redondo.

Art. 300. Si el buque fuere embargado en el curso de su viaje por orden de una potencia, no se deberá ningún flete por el tiempo de la detención, si ha sido fletado por mes; ni aumento de flete, si ha sido fletado por viaje. Los alimentos y salarios de la tripulación, durante la detención del buque, deben reputarse averías.

Art. 301. Al capitán debe pagársele el flete de las mercancías arrojadas al mar por el salvamento común, con gravamen de contribución.

Art. 302. No se deberá ningún flete por las mercancías perdidas por naufragio ó encalladura, robadas por piratas, ó apresadas por enemigos. El capitán estará obligado á restituír el flete que se le hubiere anticipado, á no haber convención en contrario.

Art. 303. Si la nave y las mercancías son rescatadas, ó si las mercancías son salvadas del naufragio, se le pagará al capitán el flete que corresponda hasta el lugar del apresamiento ó del naufragio. Se le pagará el flete entero contribuyendo al rescate, si condujere las mercancías al lugar de su destino.

Art. 304. La contribución para el rescate se hará sobre el precio corriente de las mercancías en el lugar de la descarga, deducidos los gastos, y sobre la mitad de la nave y del flete. No entrarán á contribución los salarios de los marineros.

Art. 305. Si el consignatario rehusare recibir las mercancías, podrá el capitán, acudiendo á la autoridad de la justicia, hacer vender las necesarias para el pago de su flete, y hacer depositar las sobrantes. Si son insuficientes, le queda el recurso contra el cargador.

Art. 306. El capitán no podrá retener las mercancías á bordo de su nave por falta de pago de su flete. Podrá, al acto de la descarga, pedir su depósito en terceras manos, hasta que se le pague el flete.

Art. 307. El capitán será preferido por su flete, sobre las mercancías de su cargamento, durante quince días después de su entrega, si no han pasado á terceras manos.

Art. 308. En el caso de quiebra de los cargadores ó reclamantes

antes de haber expirado los quince días, el capitán tendrá privilegio sobre todos los acreedores para el pago de su flete y de las averías que se le deban.

Art. 309. En ningun caso podrá el cargador pedir disminución del precio del flete.

Art. 310. El cargador no podrá abandonar por el flete las mercancías que hayan perdido de su valor, ó deteriorádose por vicio propio de ellas, ó por caso fortuito. Sin embargo, si hay vasijas de vino, aceite, miel y otros líquidos que se hayan salido hasta el punto de quedar vacías, ó casi vacías, podrán ser abandonadas por el flete.

Título IX.—*De los contratos á la gruesa.*

Art. 311. El contrato á la gruesa se otorgará por ante notario, ó bajo firma privada. Expresará: el capital prestado, y la suma convenida por el beneficio marítimo; los objetos que responden del préstamo; los nombres de la nave y del capitán; los del prestamista y del tomador del préstamo; si el préstamo es para un viaje; para qué viaje, y por cuánto tiempo; la época del reembolso.

Art. 312. Todo prestamista á la gruesa, en la República, estará obligado á hacer registrar su contrato en la secretaría del Tribunal de Comercio, en los diez días de la fecha, so pena de perder su privilegio; y si el contrato se hace en país extranjero, estará sujeto á las formalidades prescritas en el art. 234.

Art. 313. Todo contrato de préstamo á la gruesa podrá negociarse por endoso, si estuviere á la orden. En este caso, la negociación de ese documento tendrá los mismos efectos y producirá las mismas acciones de responsabilidad que la de los demás valores de comercio.

Art. 314. La garantía de pago no se extiende al beneficio marítimo, á no ser que se haya estipulado expresamente lo contrario.

Art. 315. Los préstamos á la gruesa podrán afianzarse: con el casco y quilla del buque, con los aparejos y pertrechos, con el armamento y las vituallas, con el cargamento, con todos estos objetos juntos, ó con una parte determinada de cada uno.

Art. 316. Todo préstamo á la gruesa, hecho por una cantidad mayor que el valor de los objetos sobre los cuales pese, puede ser declarado nulo, á petición del prestamista, si se prueba haber habido fraude de parte del tomador.

Art. 317. Si no hubiere fraude, el contrato será válido hasta una cantidad igual á la de los objetos afectos al préstamo, conforme á la estimación que de ellos se haya hecho ó estipulado. El exceso de la cantidad prestada se devolverá, con los intereses, computados por el curso de la plaza.

Art. 318. Todo préstamo sobre el flete no devengado del buque, y sobre las utilidades que se esperan de las mercancías, está prohibido.

En este caso, el prestamista no tendrá derecho sino al reembolso del capital, sin interés alguno.

Art. 319. No podrá hacerse ningún préstamo á la gruesa á los marineros ó gentes de mar sobre sus salarios ó viajes.

Art. 320. La nave, aparejos y pertrechos, armamento y vituallas, y aun el flete vencido, están afectos, por privilegio, al capital é intereses del dinero dado á la gruesa sobre el casco y quilla del buque. El cargamento está igualmente afecto al capital é intereses del dinero dado á la gruesa sobre el cargamento. Si el préstamo se ha hecho sobre un objeto particular del buque ó del cargamento, el privilegio no tiene lugar sino sobre ese objeto y sólo en proporción de la cuota afecta al préstamo.

Art. 321. Un préstamo á la gruesa hecho por el capitán en el lugar de la morada de los dueños de la nave, sin su autorización auténtica ó su intervención en el contrato, no producirá acción ni privilegio, sino sobre la parte que el capitán pueda tener en el buque y en el flete.

Art. 322. Estarán afectas, aun en el lugar de la morada de los interesados, á la sumas prestadas para reparaciones y vituallas, las partes y porciones de los propietarios que ya hubieren contribuído con su contingente para poner la nave servible, dentro de las veinte y cuatro horas de habérseles requerido al efecto.

Art. 323. Los préstamos hechos para el último viaje del buque, se pagarán con preferencia á las sumas prestadas para un viaje anterior, aun cuando se hubiese declarado que éstas se dejaban para continuación ó renovación. Las sumas tomadas á préstamo durante el viaje se preferirán á las tomadas antes de la partida de la nave; y si se hicieren muchos préstamos durante el mismo viaje, el último préstamo siempre será preferido al que lo precede.[a]

Art. 324. El prestamista á la gruesa sobre mercancías cargadas en una nave designada en el contrato, no sufrirá la pérdida de las mercancías, aunque sea por aventura de mar, si han sido cargadas en otra embarcación, á no ser que se pruebe legalmente que este trasbordo se ha hecho por fuerza mayor.

Art. 325. Si se pierden por completo los efectos sobre que se ha hecho el préstamo á la gruesa, y la pérdida acontece por caso fortuito, dentro del tiempo y en el lugar de los riesgos, no podrá reclamarse la cantidad prestada.

Art. 326. Los desperdicios, disminuciones y pérdidas que sucedieren por vicio propio de la cosa, y los daños causados por hechos del tomador del préstamo, no los debe sufrir el prestamista.

Art. 327. En caso de naufragio, el pago de las cantidades prestadas á la gruesa se reducirá al valor de los efectos salvados y afectos al contrato, previa deducción de los gastos de salvamento.

---

[a] Este articulo es parecido al art. 730 del Código Español.

ART. 328. Si el tiempo de los riesgos no se ha determinado en el contrato, correrá, respecto del buque, aparejos, pertrechos, armamentos y vituallas, desde el día en que la nave se hubiere hecho á la mar, hasta el día en que se eche el ancla ó sea amarrada en el puerto ó lugar de su destino. Respecto de las mercancías, el tiempo de los riesgos correrá desde el día en que hayan sido cargadas en el buque, ó en las lanchas para conducirlas á bordo, hasta el día en que sean entregadas en tierra.[a]

ART. 329. El que toma prestado á la gruesa sobre mercancías no quedará libre por la pérdida de la embarcación y del cargamento, si no justifica que había en ellos, por su cuenta, efectos de un valor igual á la suma prestada.

ART. 330. Los prestamistas á la gruesa contribuirán á las averías comunes, en descargo de los tomadores del préstamo. Las averías simples las sufrirán también los prestamistas, si no hay pacto en contrario.

ART. 331. Si hubiere contrato á la gruesa y de seguro sobre un mismo buque ó un mismo cargamento, el producto de los objetos salvados del naufragio se dividirá entre el prestamista á la gruesa, por su capital solamente, y el asegurador, por las sumas aseguradas, á prorrata de su interés respectivo, sin perjuicio de los privilegios establecidos en el art. 191.[b]

TÍTULO X.—*De los seguros.*

SECCIÓN 1ª.—DEL CONTRATO DE SEGURO, SU FORMA Y OBJETO.

ART. 332. El contrato de seguro se extenderá por escrito; tendrá la fecha del día en que se halla firmado; se expresará en él si ha sido hecho antes ó después del medio día: puede hacerse bajo firma privada; no puede contener ningún blanco: expresará los nombres y domicilio de aquél que hace asegurar, y su calidad de propietario ó de comisionista; el nombre y la designación del buque; los nombres del capitán; el lugar donde las mercancías se hayan cargado ó deban cargarse; el puerto de donde ese buque haya debido ó deba partir; los puertos ó radas donde deba cargar ó descargar; aquéllos en que deba entrar; la naturaleza, valor ó estimación de las mercancías ú objetos que se aseguran; las épocas en que los riesgos deban empezar y terminar; la cantidad asegurada; la prima ó el costo del seguro; la sujeción de las partes al juicio de árbitros en caso de contestación si así se hubiere estipulado; y generalmente, todas las demás condiciones que las partes hayan convenido.

ART. 333. Una misma póliza podrá contener muchos seguros, ya en razón de las mercancías, ya en razón de la tasa de la prima, ya en razón de diferentes aseguradores.

[a] Este artículo es parecido al art. 733 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 735 del Código Español.

Art. 334. El seguro puede tener por objeto: el casco y quilla de la embarcación; vacía ó cargada; armado ó no armada; sola ó acompañada; los aparejos y pertrechos; los armamentos; las vituallas; las sumas prestadas á la gruesa; las mercancías del cargamento; y cualesquiera otras cosas ó valores estimables en dinero, sujetos á los riesgos de la navegación.

Art. 335. Puede asegurarse el todo ó una parte de dichos objetos, conjunta ó separadamente; puede hacerse el seguro en tiempo de paz ó en tiempo de guerra; antes del viaje ó durante el viaje de la nave; puede hacerse para la ida y la vuelta, ó para una de las dos solamente; para el viaje entero ó por tiempo limitado; para todo viaje y conducción por mar, ríos y canales navegables.

Art. 336. En caso de fraude en la estimación de los efectos asegurados, ó en caso de suposición ó de falsificación, el asegurado podrá hacer que se proceda á la verificación y estimación de los efectos, sin perjuicio de cualesquiera otras acciones civiles ó criminales.

Art. 337. Los cargamentos hechos en el extranjero para la República podrán asegurarse en cualquiera embarcación que se verifiquen, sin designación de la nave ni del capitán. Las mercancías mismas podrán en este caso asegurarse sin expresar su naturaleza ni especie. Pero la póliza deberá indicar la persona á quien se haga ó deba ser consignada la expedición, si no hay convención en contrario en la póliza del seguro.

Art. 338. Cualquier objeto cuyo precio se estipule en el contrato en moneda extranjera se calculará por el que ésta tenga en la República, conforme al curso en la época de firmarse la póliza.

Art. 339. Si el valor de las mercancías no se ha fijado en el contrato, podrá justificarse con las facturas ó con los libros; y á falta de éstos, la estimación se hará según el precio corriente al tiempo y en el lugar de la carga, comprendidos en ella todos los derechos pagados y los gastos hechos hasta ponerlos á bordo.

Art. 340. Si el seguro se hiciere sobre el retorno de un país donde el comercio no se hace sino por permutas, y no se hubiere hecho en la póliza la estimación de las mercancías, se calculará por el valor de las que se hayan dado en cambio, añadiendo los gastos de conducción.

Art. 341. Si en el contrato de seguro no se señala el tiempo de los riesgos, éstos comenzarán y acabarán en el tiempo prescrito por el art. 238 para los contratos á la gruesa.

Art. 342. El asegurador puede hacer reasegurar por otros los efectos que él ha asegurado. El asegurado puedo hacer asegurar el costo del aseguro. La prima del segundo seguro puede ser menor ó mayor que la del seguro.

Art. 343. El aumento de prima que haya sido estipulado en tiempo de paz para tiempo de guerra que pueda sobrevenir, y cuya cuantía no se haya fijado por los contratos de seguro, se regulará por los

tribunales, teniendo en consideración los riesgos, circunstancias y estipulaciones de cada póliza de seguro.

Art. 344. En caso de pérdida de las mercancías aseguradas y cargadas por cuenta del capitán en el buque que manda, el capitán estará obligado á justificar á los aseguradores la compra de las mercancías, y á dar un conocimiento de ellas firmado por dos de los principales de la tripulación.

Art. 345. Todo individuo de la tripulación y todo pasajero que traigan de países extranjeros, mercancías aseguradas en la República, estarán obligados á dejar un conocimiento de ellas en los lugares donde el cargamento se efectúa, en manos del cónsul de la República, y, á falta de éste, en manos de un dominicano, comerciante notable, ó del magistrado del lugar.

Art. 346. Si el asegurador quebrare cuando todavía no se ha acabado el riesgo, el asegurado podrá pedir fianza, ó la rescisión del contrato. El asegurador tendrá el mismo derecho en caso de quiebra del asegurado.

Art. 347. El contrato de seguro es nulo, si tuviere por objeto: el flete de las mercancías existentes á bordo de la nave; la utilidad que se espera de las mercancías; los salarios de la gente de mar; las sumas tomadas en préstamo á la gruesa; las utilidades marítimas de las sumas prestadas á la gruesa.

Art. 348. Toda reticencia, toda falsa declaración de parte del asegurado, toda discrepancia entre el contrato de seguro y el conocimiento, que atenúen el juicio sobre el riesgo, ó varíen su objeto, anulan el seguro. El seguro será nulo, aun en el caso de que la reticencia, la falsa declaración, ó la discrepancia no hayan influído en el daño ó en la pérdida del objeto asegurado.

Sección 2ª.—De las obligaciones del asegurador y del asegurado.

Art. 349. Si el viaje se desbarata antes de la partida del buque, aun por causa del asegurado, se anula el seguro; el asegurador recibirá, á título de indemnización, medio por ciento de la cantidad asegurada.

Art. 350. Corren por cuenta de los aseguradores todas las pérdidas y daños que sucedan á los efectos asegurados, por tempestad, naufragio, encalladura, abordaje fortuito, cambios forzosos de rumbo, de viaje ó de embarcación, por echazón, fuego, apresamiento, piratería, embargo por orden de una potencia, declaración de guerra, represalias, y generalmente por cualesquiera otras aventuras de mar.

Art. 351. Ningún cambio de rumbo, de viaje ó de embarcación, ni ninguna especie de pérdidas, ni daños provenientes del hecho del asegurado, son á cargo del asegurador; y aun debe dársele la prima del seguro, si ha comenzado á correr los riesgos.

Art. 352. Los desperdicios, disminuciones y pérdidas que sucedieren por vicio propio de la cosa, y los daños causados por hechos y

faltas de los propietarios, fletadores ó cargadores, no son á cargo de los aseguradores.

ART. 353. El asegurador no será responsable de las prevaricaciones ni faltas del capitán ni de la tripulación, conocidas con el nombre de "baratería de patrón," si no hay estipulación en contrario.

ART. 354. El asegurador no estará obligado al pilotaje, remolque, ni practicaje ni á ninguna clase de derechos impuestos sobre la embarcación ó sobre las mercancías.

ART. 355. Se designarán en la póliza las mercancías sujetas por su naturaleza á una deterioración particular ó disminución, como granos, harinas, sales y azúcares ó mercaderías susceptibles de caladura; de otro modo, los aseguradores no responderán de los daños ni pérdidas que puedan sufrir esos mismos géneros, á no ser que el asegurado ignorase la naturaleza del cargamento al tiempo de firmarse la póliza.

ART. 356. Si el seguro tiene por objeto mercancías á la ida y á la vuelta, y si habiendo llegado el buque al primer destino, no toma cargamento de retorno, ó si el cargamento de retorno no está completo, el asegurador recibirá solamente las dos terceras partes proporcionales de la prima convenida, si no hay estipulación en contrario.

ART. 357. Un contrato de seguro, ó de segundo seguro, hecho por una cantidad mayor que el valor de los efectos cargados, es nulo solamente respecto del asegurado, si se prueba que ha habido dolo ó fraude de su parte.

ART. 358. Si no hay dolo ni fraude, el contrato es válido hasta igualar el valor de los efectos cargados, conforme á la estimación que se haya hecho ó practicado. En caso de pérdidas, los aseguradores están obligados á sufrirlas, cada uno en proporción de la cantidad que hubiere asegurado. No recibirán la prima correspondiente á este exceso de importe, sino sólo una indemnización de medio por ciento.

ART. 359. Si existieren muchos contratos de seguro, hechos sin fraude sobre un mismo cargamento, y el primer contrato asegurare el valor íntegro de los efectos cargados, éste es el único que subsistirá. Los aseguradores que firmaron los contratos posteriores quedarán quitos; sólo recibirán un medio por ciento de la cantidad asegurada. Si por el primer contrato no se asegura el valor íntegro de los efectos cargados, los aseguradores que firmaron los contratos subsiguientes responderán del exceso, siguiendo el orden de las fechas de sus contratos.

ART. 360. Si hubiere efectos cargados por el importe de las sumas aseguradas, en caso de pérdida de una parte de aquéllos, ésta se pagará entre todos los aseguradores á prorrata de su interés.

ART. 361. Si el seguro se verifica separadamente de las mercancías que deben cargarse en varios buques designados, con expresión de la cantidad asegurada en cada uno, y si todo el cargamento se embarca en un solo buque, ó en un número menor de buques que el designado en el

contrato, el asegurador no estará obligado sino á la cantidad que ha asegurado en el buque ó buques que han recibido el cargamento, no obstante la pérdida de todos los buques designados; y recibirá, sin embargo, un medio por ciento de las sumas cuyos seguros quedan anulados.

Art. 362. Si el capitán tuviere la facultad de entrar en diferentes puertos á completar ó cambiar su cargamento, el asegurador no correrá los riesgos de los efectos asegurados, sino cuando estén á bordo, si no hubiere convención en contrario.

Art. 363. Si el seguro se hiciere por un tiempo limitado, el asegurador quedará quito después de expirado dicho tiempo, y el asegurado podrá hacer asegurar los nuevos riesgos.

Art. 364. El asegurador quedará descargado de los riesgos, y le pertenecerá la prima del seguro, si el asegurado envía el buque á un lugar más lejano que el designado en el contrato, aunque esté en la misma derrota. El seguro tendrá su pleno efecto, si el viaje se acortare.

Art. 365. Todo seguro hecho después de la pérdida ó del arribo de los objetos asegurados será nulo, si existiere presunción de que antes de firmarse el contrato el asegurado pudo informarse de la pérdida, ó el asegurador del arribo de los objetos asegurados.

Art. 366. La presunción existe si, contando una legua por hora, sin perjuicio de otras pruebas, aparece que desde el sitio del arribo ó de la pérdida de la nave, ó desde el lugar adonde llegó la primera noticia, ésta ha podido trasmitirse al lugar donde se celebró el contrato de seguro, antes de firmarse el contrato.

Art. 367. Sin embargo, si el seguro se hubiere hecho en virtud de buenas ó malas noticias, la presunción expresada en los artículos precedentes no es ya admisible. No se anulará el contrato, sino probándose que el asegurado sabía la pérdida, ó el asegurador el arribo de la nave, antes de firmarse el contrato.

Art. 368. En caso de prueba contra el asegurado, este pagará al asegurador una doble prima. En caso de prueba contra el asegurador, éste pagará al asegurado una cantidad doble de la prima estipulada. Cualquiera de ellos contra quien se haga la prueba, será perseguido correccionalmente.

Sección 3ª.—Del abandono.

Art. 369. El abandono de los efectos asegurados podrá hacerse: en caso de apresamiento, de naufragio, de encalladura con fractura, de imposibilidad de navegar por aventura de mar, en caso de embargo hecho por una potencia extranjera, en caso de pérdida ó deterioración de los efectos asegurados, si la deterioración ó la pérdida consisten á lo menos en las tres cuartas partes. Podrá hacerse también el abandono en caso de detención por parte del Gobierno, después de comenzado el viaje.

Art. 370. No puede hacerse antes de comenzado el viaje.

Art. 371. Cualesquier otros daños se reputarán averías, y se regularán, entre los aseguradores y los asegurados, en proporción de su interés.

Art. 372. El abandono de los efectos asegurados no podrá ser parcial ni condicional. No se extenderá sino á los efectos que son el objeto del aseguro y del riesgo.

Art. 373. El abandono deberá hacerse á los aseguradores en el término de ocho meses, que se contarán desde el día en que se reciba la noticia de la pérdida acontecida en cualquier punto ó parte del mundo; ó bien, en caso de apresamiento, desde que se reciba la noticia de haber sido conducido el buque á cualquier puerto ó lugar. Transcurrido este término, los asegurados no tendrán ya derecho á hacer el abandono.

Art. 374. En el caso en que pueda hacerse el abandono, y en los de cualesquier otros accidentes que corran por cuenta de los aseguradores, el asegurado deberá hacer saber al asegurador los avisos que haya recibido. Esta notificación deberá hacerse dentro de los tres días posteriores al recibo del aviso.

Art. 375. Si expirados seis meses, contaderos desde el día de la partida del buque ó desde el día á que se refieran las últimas noticias recibidas, respecto de los viajes ordinarios; y pasado un año respecto de los viajes de larga travesía, el asegurado declarare no haber recibido noticia alguna de su buque, podrá hacer el abandono al asegurador y pedir el pago del seguro, sin que sea menester la comprobación de la pérdida. Expirados los seis meses, ó el año, el asegurado tendrá, para intentar sus acciones, el término establecido por el art. 373.

Art. 376. En el caso de un seguro por tiempo limitado, pasados los términos arriba establecidos respecto de los viajes ordinarios y de los viajes de larga travesía, la pérdida del buque se presume acaecida en el término del seguro.

Art. 377. Se reputarán viajes de larga travesía, los que si hicieren más allá de los países comprendidos en el seno mejicano, la costa de Florida, las Bahamas y el mar de las Antillas.

Art. 378. El asegurado podrá, en virtud de la notificación mencionada en el art. 374, ó hacer el abandono, intimando al asegurador le pague la cantidad asegurada en el término fijado por el contrato, ó reservarse hacer el abandono en los términos fijados por la ley.

Art. 379. El asegurado está obligado, al hacer el abandono, á declarar todos los seguros que ha hecho por sí mismo ó por otro á su nombre, aun los que haya ordenado, y el dinero que ha tomado á la gruesa, sea sobre la nave, sea sobre las mercancías; por falta de lo cual, el término del pago, que debe comenzar á correr desde el día del abandono, se suspenderá hasta el día en que haga notificar la dicha

declaración, sin que de ello resulte ninguna prórroga del término establecido para formalizar la acción de abandono.[a]

ART. 380. En caso de declaración fraudulenta, el asegurado quedará privado de los efectos del seguro; y estará obligado á pagar las sumas que ha tomado prestadas, no obstante la pérdida ó el apresamiento del buque.

ART. 381. En caso de naufragio ó encalladura con fractura, el asegurado debe trabajar, sin perjuicio del abandono, en su tiempo y lugar correspondientes, en el recobro de los efectos perdidos. Conforme á su declaración se le abonarán los gastos de recobro, hasta donde alcance el valor de los efectos recobrados.

ART. 382. Si la época del pago no se ha fijado en el contrato, el asegurador estará obligado á pagar el seguro tres meses después de la notificación del abandono.

ART. 383. Los documentos justificativos del cargamento y de la pérdida serán notificados al asegurador antes que pueda reclamarse de él judicialmente el pago de las cantidades aseguradas.

ART. 384. Se admitirá al asegurador la prueba de los hechos contrarios á los que consten de las atestaciones. La admisión de esta prueba no suspenderá la condenación del asegurador al pago provisional de la cantidad asegurada, pero el asegurado tendrá que dar fianza. La obligación de la fianza se extinguirá pasados cuatro años, si no hubiere habido demanda.

ART. 385. Notificado y aceptado, ó juzgado válido el abandono, los efectos asegurados pertenecerán al asegurador desde la época del abandono. El asegurador no podrá, bajo el pretexto de regreso de la nave, dejar de pagar la cantidad asegurada.

ART. 386. El flete de las mercancías salvadas hace parte del abandono de la nave, aun cuando se haya pagado de antemano, y pertenece igualmente al asegurador, sin perjuicio de los derechos de los prestamistas á la gruesa, de los derechos de los marineros por sus salarios, y de los gastos y desembolsos hechos durante el viaje.

ART. 387. En caso de embargo por parte de alguna potencia, el asegurado está obligado á hacer la antedicha notificación al asegurador dentro de los tres días siguientes al recibo de la noticia. El abandono de los efectos embargados no puede hacerse sino ocho meses después de la notificación.

En el caso de que las mercancías embargadas sean poco durables, el término arriba mencionado se reducirá á dos meses en el primer caso, y á tres en el segundo.

ART. 388. Durante el término expresado en el artículo anterior, los asegurados estarán obligados á hacer todas las diligencias que de ellos dependan, con el objeto de conseguir el desembargo de los efectos

[a] Este artículo es parecido al art. 800 del Código Español.

embargados. Los aseguradores podrán por su parte, ó de concierto con los asegurados, ó separadamente, dar cualesquier pasos con el mismo objeto.

Art. 389. El abandono, á título de imposibilidad de navegar, no podrá hacerse si la nave encallada puede ser rehabilitada, reparada y puesta en estado de continuar su viaje para el lugar de su destino. En este caso, el asegurado conserva su recurso contra los aseguradores, por los gastos y averías ocasionados por la encalladura.

Art. 390. Si la nave ha sido declarada inservible para navegar, el asegurado, por su cargamento, estará obligado á notificarlo en el término de tres días después de recibida la noticia.

Art. 391. El capitán está obligado, en este caso, á hacer todas las diligencias posibles para procurarse otra embarcación en que conducir las mercancías al lugar de su destino.

Art. 392. El asegurador corre los riesgos de las mercancías cargadas en otra embarcación, en el caso previsto por el artículo precedente, hasta su llegada y su descarga.

Art. 393. El asegurador está obligado además á las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque, exceso de flete, y á cualesquier otros gastos que se hayan hecho para salvar las mercancías, hasta concurrencia de la suma asegurada.

Art. 394. Si en el término señalado por el art. 387 el capitán no hubiere podido hallar nave para recargar las mercancías y conducirlas al lugar de su destino, el asegurado podrá hacer abandono de ellas.

Art. 395. En caso de apresamiento, si el asegurado no hubiere podido noticiarlo al asegurador, podrá rescatar los efectos sin esperar su orden. El asegurado está obligado á notificar al asegurador el ajuste que hubiere hecho, tan luego como tenga medios de hacerlo.

Art. 396. El asegurador tiene opción á tomar el ajuste por su cuenta, ó á renunciarlo; y está obligado á notificar su elección al asegurado, dentro de las veinte y cuatro horas siguientes á la notificación del ajuste. Si declara tomar el ajuste en provecho suyo, está obligado á contribuír, sin dilación, al pago del rescate en los términos del trato, y en proporción de su interés; y continuará corriendo los riesgos del viaje, conforme al contrato de seguro. Si declara renunciar al provecho del ajuste, estará obligado al pago de la suma asegurada, sin poder pretender nada de los efectos rescatados. Cuando el asegurador no ha notificado su elección en el término dicho, se considerá que ha renunciado al provecho del ajuste.[a]

[a] Arts. 395 y 396 son parecidos al art. 801 del Código Español.

UNITED STATES (LOS ESTADOS UNIDOS DE LA AMÉRICA DEL NORTE).

[Véanse los arts. 652 á 737 del Código Español.]

DOCTRINA ESTABLECIDA POR SENTENCIAS DE VARIOS TRIBUNALES DE LOS ESTADOS UNIDOS.

Definición del contrato de fletamento.—El contrato por el cual se arrienda un buque se llama contrato de fletamente. Por dicho contrato el dueño puede arrendar la cabida ó el tonelaje de cargo del buque, continuando en su empleo el capitán, la tripulación y el equipo del dueño, ó puede entregar todo el buque al fletador, que en este caso está obligado ó proveerlos. El contrato de fletamento es aquél por el cual el dueño arrienda el buque á otro para carga. El convenio personal entre los dueños para entrar en una empresa en común no es contrato de fletamento. Cuando el dueño en general conserva la posesión, el mando y la dirección del buque y sólo arrienda la cabida ó capacidad para carga, el contrato es entonces de carga. Para que se haga la cesión de dominio sobre el buque el contrato de fletamento debe comprender la trasferencia ó traspaso del mando y de la posesión y el dominio sobre la dirección del buque. El contrato de fletamento no es una escritura de traspaso, dentro de los términos de la ley de registro del Congreso, y no hay necesidad de registrarlo.

Quien puede celebrarlos.—El capitán de un buque en un puerto extranjero puede celebrar un contrato de fletamento, cuando no hay en el lugar ningún agente del dueño. El contrato de fletamento, celebrado de buena fe, por el agente despachador ó naviero, obliga á todos los que tienen participación en el buque. El capitán no puede hacer un contrato de fletamento con el objeto de dar á un acreedor seguridad por la deuda, ni puede alterar el contrato hecho por los dueños, al objeto de exhonerar mercaderías embarcadas de responsabilidad por el flete.

Interpretación.—Los contratos de fletamento deben interpretarse con amplitud de criterio al objeto de fomentar la verdadera intención de las partes y los usos comerciales; la intención se desprende del lenguaje del documento mismo. No se debe deducir de una sola cláusula ó de un solo hecho, sino de todo el tenor del documento, interpretado á la luz de los hechos que son admisibles para explicar la intención y el significado. Deben interpretarse de acuerdo con su acepción primera, siendo la primera regla el interés de las partes, como lo demuestra el texto del documento. Cuando la significación es clara, es también concluyente. Cuando un contrato es indivisible en sus términos, la conducción de todo, por todo el viaje, es condición precedente. Se considera divisible el contrato de fletamento para los

fines del flete, cuando se pueda inferir que se pensaba hacer división en el viaje. La prueba del uso es admisible para interpretar las intenciones, por otra parte indefinidas de las partes, y cerciorarse de la naturaleza y extensión del contrato, como se desprende de implicaciones é indicios y de actos de índole dudosa y equívoca; pero no para contradecir ó anular estipulaciones expresas, que restringen ó amplian los derechos acostumbrados. También se puede admitir para cerciorarse del verdadero significado de una palabra especial, ó de palabras especiales, cuando tienen varias acepciones. Las costumbres y usos indeterminados y no establecidos no pueden tener mayor peso que los principios establecidos por la ley. La validez, la naturaleza y la interpretación de los contratos se rijen por las leyes del lugar donde se han de cumplir, á menos de ser contrarias á las leyes del lugar donde se celebraron. En su interpretación, la jurisprudencia establecida por los tribunales de justicia ordinaria son dignas de la mayor consideración y peso. La regla para la interpretación de excepciones es que deben considerarse de la manera más decidida, contra la persona en beneficio de la cual se insertaron. Las conversaciones tenidas antes de celebrar el contrato y cuando se celebraba se refunden en el contrato.

Los términos son concluyentes.—Los términos de un contrato de fletamento son concluyentes. Cuando el consignatario tuviere aviso de su existencia, este aviso solamente debe considerarse como contrato, y el conocimiento de embarque expedido al fletador por sus mercaderías está subordinado al contrato de fletamento, no para ampliar ó mermar los derechos que éste crea; pero el contrato de flete puede alterarse y adaptarse á las exigencias de cualquiera de las partes. Nuevo contrato de prórroga no priva al fletador del beneficio de los días de estadía para descargar el buque, como lo dispone el contrato original. El agente del fletador en el puerto de descarga puede cambiar los términos y condiciones del contrato.

Interpretación de los términos.—"Emplearse" (*to be employed*) significa no solamente la acción de ejecutar una cosa, sino también estar comprometido á hacerla; estar contratado ó bajo órdenes. "Vacío" (*empty*) significa sin carga. Por la expresión "el fletador suministra los forros, cueros y huesos para entarimar ó estivar la carga," las partes con derecho á reclamar por conocimiento de embarque tienen derecho á daños y perjuicios por los que haya sufrido la carga. Las palabras "incidentes á la navegación del río" tienen la misma significación que "peligros de la navegación," "peligros del mar" ó peligros de la navegacion. La estipulación "excepto los peligros del mar" no comprende pérdidas ocasionadas por un incendio á bordo. "Con la mayor prontitud posible" es una garantía que va hasta la raíz del contrato y condición precedente al derecho de reivindicar. "Prontitud en la descarga," cuando esto se estipula, el buque tiene

derecho á demora, por el retardo causado mientras espera su turno con respecto á otros buques. "Zarpar á la mayor brevedad" (*sail with all convenient speed*), el objeto del viaje debe ser completamente frustrado por la infracción de esta estipulación. Que el buque deba proceder "desde allí, directamente, para cargar de acuerdo con este contrato de fletamento;" se sentenció que el contrato hubiera sido el mismo si la palabra "directamente" se hubiera omitido. La estipulación "el buque procederá de Melbourne á Calcuttá, con toda la prontitud posible," es condición precedente al derecho de reivindicación del dueño. La excepción de "deterioro por el uso y los peligros del mar" no releva al fletador de responsabilidad en caso de destrucción por incendio. Cuando los términos son "con remolque," se sentenció que los fletadores no están obligados á proveer el remolcador, sino á pagar por él, solamente.

Estipulaciones.—La cláusula ordinaria relativa á mercaderías se refiere más bien á especie que á la cantidad—á la calidad, no á la cantidad. De acuerdo con la estipulación de suministrar determinados artículos enumerados, los fletadores están obligados á proveer artículos necesarios y propios para el uso de los pasajeros. La estipulación de que el capitán comprará un artículo especial, correspondiendo al fletador pagar el precio de factura, etc., y el flete, no exime al fletador de la responsabilidad por flete, si no se pueden conseguir los artículos especificados. En este caso, después de esperar el número usual de los días de estadía, el capitán puede zarpar y recobrar por el buque vacío como si estuviera lleno. La cláusula que dice, "durante obstrucciones á la navegación, no se han de contar los días de estadía" se aplica á los obstáculos que impiden la carga para hacerse á la mar. Se presume que el fletador conoce el tamaño y la naturaleza del buque, así como el estado del puerto en el lugar de desembarque; y la estipulación de una profundidad determiñada comprende la misma profundidad en la parte baja del río, si esta fuere necesaria. La estipulación de profundidad suficiente "en el lugar de hacer la carga" significa la profundidad suficiente para permitir al buque hacer el viaje. La estipulación de un derecho preferente no afecta la responsabilidad del buque. Cuando el fletador convino en pagar una cantidad alzada por el viaje, todos los derechos de puerto, práctico, etc., y adelantar en el puerto de destino lo que el capitán pueda necesitar, y que no exceda de la mitad del fletamento, no debe una suma proporcional del precio de fletamento, cuando no se terminó el viaje. Para unificar los viajes al puerto de destino y al de partida, por lo que se refiere al flete, debe constar así de las estipulaciones del documento ó de su tenor. Si las estipulaciones han de considerarse condiciones precedentes, deben depender, en todos los casos, de la intención, como se deduce del documento mismo. Cuando se estipuló que se debía

obtener una licencia como condición del contrato, pero ignorando la legalidad del acto el contrato de fletamento es nulo; pero, puede haber responsabilidad en los obligaciones que se desprenden de la operación. La estipulación que dispone un "derecho de retención preferente y absoluto sobre la carga, peso muerto de la carga, y demora," según sentencia incluye el peso muerto y la demora dentro de la esfera de alcance de la disposición general. La cláusula que compromete el buque y las mercaderías, respectivamente, es valida. Cuando se estipuló que los fletadores debían proveer carga de vuelta, y entre otros artículos "suficiente nitrato de soda ó su equivalente para lastre," para que se haya cumplido con lo estipulado los efectos deben ser pesados á propósito para lastre. Las palabras "segundo puerto seguro" implican un puerto en donde el buque pueda entrar y salir sin restricción legal, y sin incurrir más que los peligros ordinarios del mar.

Estado de navegar.—En los contratos de fletamento hay la estipulación sobreentendida de buen estado para navegar, aun cuando no se haya expresado así; pero las palabras "arrendar y alquilar para flete" no implican la estipulación de que el buque está en condiciones de navegar. Cuando los dueños ignoran el destino, el servicio y el uso á que se ha de poner el buque, no hay garantía sobrentendida de las condiciones marineras del buque. La presunción de condiciones marineras queda refutada por el hecho de que se dañe ó se rompa un eje poco después de la fecha del contrato, sin que hayan circunstancias extraordinarias que lo expliquen. Si hubiere un defecto latente, los dueños son responsables por los daños y perjuicios que se ocasionaren. Á los dueños del buque corresponde probar las malas condiciones marineras, cuando el fletador rehusa proveer la carga. No se puede acusar de fraude á los dueños, si estos no hacen referencia á las buenas condiciones marineras del buque, y dan á los agentes del fletador todo género de facilidades para hacer la inspección. Las reparaciones necesarias en caso de desastre son por cuenta de los dueños ó del buque. Para que un buque esté en buenas condiciones de navegar, debe estar provisto de brújulas á propósito.

Capacidad y medida del buque.—El contrato de fletamento puede interpretarse con referencia á la medida neta para la carga. Los dueños no están obligados á recibir á bordo una cantidad de mercaderías mayor de lo que el buque puede llevar con seguridad, tomando en consideración su tonelaje, su forma y el calado. Cuando el dueño recibió á bordo todo lo que él creía que el buque podía llevar con seguridad, su honrada opinión sólo puede ser desvirtuada por pruebas concluyentes de que cometió un error. Si las mercaderías recibidas á bordo con su peso hunden el buque hasta donde es de uso y costumbre sin que haya peligro adicional, el capitán ó el

dueño pueden negarse á recibir más carga. La prueba de seguridad es la profundidad hasta donde debe calar el buque, según fué construído—la que sus oficiales ó peritos que se hallaban presentes manifestaron ser la conveniente—y que otros buques consideraban ser su tonelaje relativo. La opinión del capitán de que la carga recibida á bordo es cuanto el buque puede llevar con seguridad, ó el examen del buque hecho por otro capitán no son determinantes de la profundidad hasta donde se debe cargar el buque. El buque no es responsable *in rem* por las manifestaciones erradas ó la ocultación de los hechos de su capitán ó dueño, por lo que se refiere al tonelaje y capacidad, pero las manifestaciones fraudulentas pueden anular el derecho al flete. Cuando en el contrato de fletamento constare el tonelaje del buque, cualquier otro convenio relativo á su capacidad se desestima, y es inadmisible la prueba de manifestaciones falsas. Cuando todo el buque fué contratado para ser provisto de una carga completa de mercancías y con pasajeros, el buque está obligado á cargar hasta donde lo permita su capacidad y á reservar un espacio para el número de pasajeros que se especificó. La culpa de no emplear artículos ligeros en vez de pesados corresponde á los fletadores, por no llenar el buque antes de llegar á la profundidad conveniente, siempre que el buque hubiere llegado á dicha profunidad antes de que el capitán rehusare acceptar más carga.

Cuando el contrato es simplemente de flete.—Cuando el dueño en general conserva la posesión, el mando, y la dirección del buque, y hace un contrato para llevar carga por flete en el viaje, el contrato de fletamento es un simple contrato de flete, equivalente á un pacto ó estipulación, y el dueño es responsable de la conducta del capitán y de los marineros. Dicho contrato es un simple pacto para la conducción de mercaderías, ó el cumplimiento de un servicio estipulado, y el consignatario del fletador no está protegido en sus tratos con él como dueño por el viaje. Cuando los dueños han de pagar por las provisiones y la tripulación, y entregar el buque avituallado y tripulado, y los fletadores se comprometen á pagar todos las otros gastos y un flete especificado, los dueños generales son dueños durante el viaje. Cuando el buque ha de navegar por cuenta y gastos del dueño, y todo el buque no ha sido fletado, es arrendamiento especial y el fletador no es dueño durante el viaje; lo mismo en el caso en que se comprometieren á equipar, avituallar, tripular y navegar el buque, y conservar la cámara y otra parte del buque. También cuando se arrienda todo el buque y los dueños reservan el derecho de nombrar el capitán, son responsables de los actos de este, como su agente. Las palabras "arrendar" y "fletar" no constituyen al fletador dueño durante el viaje, y de la misma manera la disposición que estipula el arriendo de todo el tonelaje no hace al fletador responsable por el mal compartimiento del capitán. Por un simple contrato de flete,

el fletador no queda investido del carácter de dueño durante el viaje, y el dueño general será responsable por todos los daños y perjuicios que sean imputables al conductor, á menos que por alguna estipulación expresa resulte que la obligación pudo haber sido asumida por el fletador. El contrato de ejecución condicional por el empleo de un buque y la compra por una de las partes de una participación en él, constituyen al fletador en depositario por estipendio. Si fuese dudoso si el fletador había de gozar del solo dominio y posesión, ó constituírse en dueño por el viaje, entonces debe suponerse al dueño general como tal. Si los fines pueden alcanzarse convenientemente sin la transferencia del buque, los tribunales no se han de inclinar á considerar el contrato como traspaso del buque.

Cuando es el fletador dueño durante el viaje.—Puede ser dueño durante el viaje él que por contrato arrienda el buque por el viaje, si ha de tener la posesión, el dominio, la dirección exclusiva, nombrar capitán, dirigir el buque, y recibir todos los proventos, siendo entonces responsable por daños y perjuicios y de los contratos. Puede nombrar capitán y tripulación, y se hace responsable de sus actos, no siendo responsable de otra manera. El nombramiento de capitán y tripulación no es en todos los casos determinante, pues el dueño puede ser responsable según alguna costumbre particular. Si la naturaleza del servicio y la debida consecución del objeto del viaje exigen que el buque esté completamente bajo el dominio de los fletadores y sujeto á sus órdenes y dirección, esto ha de interpretarse como traspaso del buque, y los servicios del capitán y de la tripulación pasan como accesorios al objeto principal del contrato, reconociendo el capitán y la tripulación al fletador como dueño, de quien son servidores. Contratos de fletamento puede haber, y á veces hay, hechos de tal manera que el buque mismo es el que se arrienda. En estos casos el fletador se hace dueño durante el término del contrato, y el capitán y la tripulación sus servidores, están obligados á obedecer sus órdenes. En los contratos de fletamento de la segunda clase, no sólo pasan al fletador toda la capacidad y la posesión del buque, sino que todo el dominio y la dirección se le ceden; y cuando equivale á traspaso del buque, el fletador queda responsable como dueño del buque, y el dueño general pierde su derecho preferente sobre el flete, siendo subrogado por el fletador. El capitán puede ser dueño durante el viaje, y cuando lo sea no puede comprometer al dueño general personalmente por efectos que él, como fletador, estaba obligado á proveer.

Buque arrendado en participación.—Cuando el capitán hace un contrato por el buque y dirije el uso que ha de hacerse, dividiendo las ganancias entre sí y los dueños, es arriendo ó contrato de fletamento del buque y los dueños generales no son responsables por el contrato que el capitán haga por suministros de efectos hechos al buque mientras está empleado como queda dicho. Los dueños no son manco-

munadamente responsables por este respecto. Al avituallar y tripular lo hace por su propia cuenta y no como agente de los dueños. Se le considera dueño por esta vez, y él sólo es responsable por suministros y "pequeños suplementos" (small supplies). El hacer el viaje del buque en participación, contratar la tripulación, pagarla y avituallarla, pagar la mitad de los derechos de puerto, y pagar á los dueños la mitad del flete, constituye á uno de los muchos dueños, dueño durante el viaje. Cuando el capitán fletó el buque por una cantidad alzada y convino en proveerlo con todos los efectos requeridos, él, y no los propietarios, es exclusivamente responsable por los efectos; la responsabilidad por reparaciones depende de la costumbre. El convenio personal de entrar en una empresa en común y dividir las ganancias, no es contrato de fletamento que da un derecho preferente sobre el buque.

Fletamento al Gobierno.—Cuando el contrato garantizó que se conservaría al buque en estado de navegar, y el buque perdió sus buenas condiciones debido á la acción de la broma (sea worm) en aguas del sur, el dueño no puede recobrar por la pérdida del buque por esta causa. Cuando los términos del contrato son que los dueños se comprometen á conservar el buque "á prueba de agua, resistente, etc., á propósito para el servicio mercante," los dueños no pueden recobrar por servicio mientras el buque está sufriendo reparaciones. Cuando el contrato fué por una compensación al día, el Gobierno no es dueño durante el viaje y no es responsable por los gastos del práctico y la tripulación que le hubieren enviado á ayudar el buque. Cuando el Intendente del Ejército (Quartermaster-General) hubiere ordenado la rebaja del precio fijado en el contrato, y el dueño permite que el buque continúe al servicio del Gobierno, se deduce de aquí su anuencia á la reducción del precio. Cuando los pagos hayan de hacerse por día hasta que el fletador despida el buque, una orden retroactiva al efecto de despedir el buque no priva á los dueños de su derecho al dinero valor del fletamento. Es deber del Gobierno notificar que ha despedido el buque, y los dueños tienen derecho al pago del arrendamiento hasta haber recibido la notificación. Los dueños tienen derecho á flete extraordinario por la conducción de mercaderías más allá del punto convenido. Cuando la pérdida del servicio se debe á negligencia del intendente (quartermaster) en el cumplimiento de su deber, los dueños pueden recobrar hasta el día en que tuvo efecto la despedida. Cuando la apropiación para el uso del Gobierno se hizo no por derecho de expropiación forzosa, ni por ley militar sino por virtud de una opción de compra del buque, reservada en el contrato de fletamento, la adjudicación que haga el segundo examinador de cuentas (auditor), en caso de pérdida del buque, no es definitiva contra los dueños. Cuando el buque sufrió desperfectos al servicio del Gobierno, por haber sido sometido á un trabajo superior á su capacidad, el Gobierno quedó responsable por los daños. El Gobierno no es responsable por

demora, por causa de detención en el viaje de vuelta después de la descarga del buque, según los términos del contrato.

Responsabilidad por pérdida.—Cuando el Gobierno asegura en un contrato de fletamento contra los "riesgos de la guerra," y el buque encalla por motivo de los vientos y es capturado por el enemigo, los actos del enemigo constituyen la causa próxima de la pérdida. Cuando los dueños asumen los riesgos marítimos y la pérdida fuere ocasionada por un riesgo marítimo, los dueños deben soportar la pérdida, lo mismo que si el buque naufragara por choque ó por causa del hielo en el río. Cuando el Gobierno asume el riesgo de guerra y el contrato fija un valor tasado en el buque y éste fuere destruído, el Gobierno es responsable solamente por la diferencia entre el valor tasado y los gastos, reparaciones y ganancia convenida. Cuando el Gobierno asume los "riesgos de guerra y cualesquier otros," se pueden recobrar daños y perjuicios por el daño sufrido por chocar contra otros buques en un río, sin que sea por culpa del capitán ó de la tripulación. Si el buque se perdiere por causa de negligencia ó de descuido de los empleados de los dueños, el Gobierno no es responsable, siéndolo en el caso de que la pérdida ocurriere por negligencia de los oficiales ó agentes del Gobierno. Cuando los dueños asumieron los riesgos marítimos y de incendio y el Gobierno todos los otros riesgos, y el buque se quemó, los dueños tienen derecho á remuneración hasta el momento de la pérdida. Cuando los dueños conservan la posesión y el dominio del buque, es un simple contrato de flete y el Gobierno no es responsable de pérdida por el fuego.

Obligaciones de las partes.—Es inmaterial que el contrato de fletamento fuere celebrado después de la fecha que lleva, cuando los servicios comenzaron en esa fecha. Cuando las condiciones del contrato son ilegales, el contrato es nulo; pero si las partes ignoraban la ilegalidad, las obligaciones subsiguientes que de dicho contrato se desprenden son válidas. Cuando el dueño de un buque empleó un remolcador que se amarró al costado del buque para remolcarlo, las obligaciones del que lo alquiló, en caso de pérdida ó daños sufridos por el remolcador mientras hacía el servicio, se determinan de acuerdo con el accidente. De acuerdo con el contrato que sólo ceda el uso y la disposición del buque, los dueños no están obligados, á falta de pruebas del uso y la costumbre, á hacer alteraciones de importancia en la construcción del buque. Cuando los fletadores, hubieren de tener el dominio del buque y á los dueños correspondiere indicar y á los fletadores nombrar y pagar al maquinista principal y al capitán, los dueños quedaban comprometidos á conservar la caldera en buena condición, y estaban en el goce de la posesión con ese objeto. Cuando el fletador se niega en absoluto á recibir el buque, los dueños no están obligados á conservarlo listo para navegar. Cuando el buque se inutiliza por un accidente mientras se hace la carga, el fletador no está

obligado por contrato, á menos que se hagan reparaciones al buque y que éste quede en condición á propósito para navegar dentro de un plazo prudencial. La negativa rotunda de proveer carga releva de la obligación de esperar hasta recibirla. El dueño, en los contratos de fletamento, sólo es depositario por el precio de arrendamiento, y como tal está sólo obligado al ejercicio de la pericia y el cuidado ordinarios.

Las obligaciones son imperativas.—El cumplimiento de las condiciones de un contrato de fletamento son imperativas. Si lo que se ha convenido en hacer es legal ó posible debe ejecutarse, no excusándose el cumplimiento por causa de accidente. Ninguna excepción de carácter privado, que no esté contenida en el contrato mismo, puede ser introducida por manera tácita como excusa de falta de cumplimiento. El bloquéo del puerto de destino anula el contrato de fletamento, mientras que la captura solamente lo suspende. De la misma manera el embargo lo suspende. Cuando el lenguaje del contrato es terminante, no se releva de la ejecución por cambio subsiguiente en operaciones militares. Cuando el contrato de fletamento contiene una excepción referente á restricciones de soberanos y príncipes, dicha excepción sirve de excusa únicamente para el dueño del buque, y á falta de dicha estipulación el dueño está obligado á recibir á bordo la carga de regreso, aun cuando lo prohiban las autoridades. Cuando el cumplimiento había de ejecutarse tan pronto como los lagos superiores estuvieren navegables, el impedimento temporal suspende el contrato. La desviación del viaje no se excusa por causa de insuficiencia de la tripulación, causada por enfermedad ó deserción. Cuando el fletador se halla á bordo y lo consiente, la desviación no anula el contrato. Lo mismo se aplica á la desviación hecha con el consentimiento del consignatario.

Derechos de los dueños.—Cuando la estipulación es proceder á un puerto extranjero y tomar cargo allí, y el fletador rehusa poner la carga á bordo, el dueño puede emprender otro viaje y el flete que gane no puede ser reclamado por el fletador. Si el fletador no quisiere ó no pudiere cargar el buque en un puerto extranjero, el capitán puede tomar carga de otros y los dueños tienen preferencia en el flete convenido; y si el capitán estipula que el flete es gratis, el dueño puede ocurrir al recurso que le concede el contrato de fletamento. Si el buque perdiere tiempo en un viaje intermedio ó en un puerto intermedio, los dueños no pueden quejarse de la falta de los embarcadores de proveer carga; y cuando la carga de retorno no está lista para la fecha convenida, ambas partes quedan absueltas de sus obligaciones por contrato. El dueño puede recobrar daños y perjuicios por los artículos prohibidos que se hayan embarcado y que han sido causa del secuestro del buque.

Derechos de los fletadores.—El fletador puede sustituír una carga averiada por otra buena antes de zarpar el buque, y el capitán está

en el deber de recibirla. Cuando los dueños convienen en recibir á bordo toda especie de géneros y mercancías lícitas, los fletadores no están restringidos á ninguna clase de carga. Los fletadores tienen derecho á deducción por concepto de perjuicios especiales, cuando no se les permita enviar la cantidad de mercaderías que se dejó de cargar y que se debía haber cargado. De la misma manera tienen recurso por daños y perjuicios, cuando ó nó se ha hecho la entrega ó no se hizo completa. Al determinar la participación que respectivamente corresponde á las partes de un convenio para el empleo de un buque, que expiró antes de su vuelta, el valor del buque se debe determinar por el que tuviere el día de la llegada. El derecho de posesión del buque que tiene el fletador se pierde por la entrega voluntaria al dueño.

Derechos, deberes y obligaciones del capitán.—El capitán puede rehusar mercaderías si, á su leal entender, cree que son de tal condición ó de tal naturaleza que no pueden ser conducidas sin perjuicio para la carga; puede hacer caso omiso de las estipulaciones referentes á carga sobre el puente, pero se puede conceder por sentencia compensación por la pérdida de espacio. El capitán puede conservar una cantidad de lastre mayor de la que permite el contrato de fletamento. Cuando en el contrato se estipularán ciertos artículos para lastre, el conductor está en el deber de recibir los que presente el fletador. Si descuida la preparación necesaria y en consecuencia está obligado á tomar piedra como lastre, la pérdida debe recaer sobre los dueños. Cuando el capitán conserva participación en el buque, tiene derecho al flete, y cuando se hace cargo del buque en participación, debe pagar un flete razonable por la conducción de su propia carga. Cuando el dueño, de acuerdo con el contrato de fletamento, tiene derecho á la cámara, el capitán es responsable por el uso de uno de los camarotes, aun cuando se hubiere quedado vacío. Es responsable por el dinero del pasaje del pasajero que lleve, aun que no lo hubiere recibido. El capitán corre con los riesgos y retardos incidentes al sistema de carga que esté de acuerdo con las costumbres de un puerto.

Responsabilidad de las partes.—Cuando el contrato de fletamento es un simple contrato de flete, los dueños son conductores ordinarios y, en general, son responsables por la falta de conducción de las mercaderías. Los dueños son responsables por pérdidas causadas por defectos del buque, ya sean latentes ó visibles, conocidos ó desconocidos. No son responsables por pérdida ó avería ocasionada por culpa del fletador, caso de fuerza mayor del enemigo, ú otra causa exceptuada en el contrato, á menos que se les pueda acusar de negligencia ó culpa. Son responsables de la habilidad del capitán que hayan escogido, pero no lo son de los actos de baratería del capitán y de la tripulación, por más de la cantidad estipulada en el contrato de fletamento. La avería causada por haber estado obligado el buque

á hacer cuarentena, debe pagarla el dueño del buque. Cuando los fletadores estaban listos á entregar la carga y el capitán no llegó sino dos días después, los fletadores no son responsables por gastos extraordinarios de descarga. Cuando las mercaderías contratadas fueron sustituídas por otras y recibidas por el capitán bajo protesta con una reclamación extraordinaria por flete, el arrendatario fué sentenciado á ser responsable por dicho flete adicional. Cuando la avería resultó de una explosión, solamente los defectos ocultos ó desconocidos cuando se celebró el contrato pueden aceptarse en descargo de la responsabilidad. Cuando las mercaderías se desembarcan por el contramaestre en donde no deben ser, durante enfermedad del capitán, á solicitud del sobrecargo, agente de los fletadores, éste debe sufragar los gastos. El agente especial del fletador no está autorizado para cargar gastos, adelantos, y responsabilidades contra el dueño so pretexto de una obligación tácita contraída con él (agente). Si el consignatario estaba impuesto de las condiciones del contrato de fletamento, los adelantos que haga se consideran ser por cuenta del fletador.

Responsabilidad por retardo.—El conductor no es responsable de las consecuencias del retardo en un viaje, si no se le pueden atribuír á culpa ó negligencia suya, como en el caso de tiempo tempestuoso, vientos contrarios ó baja marea. La detención forzada releva del cumplimiento de una obligación creada por la ley. Cuando no hay estipulación de que el buque debe llegar en cierto día ó antes, el embarcador asume el riesgo de retardo ó detención causados por fuerza superior que el buque no pudo resistir ó vencer. El tiempo en que se acostumbra hacer un viaje no es circunstancia que en sí misma implique negligencia culpable ó impericia, ó falta de competencia de la tripulación que emplea en hacer el viaje casi el doble del tiempo acostumbrado. El contrato por tiempo por un precio alzado crea al buque la obligación de zarpar sin dilación y proceder con toda razonable prontitud. Dificultad extraordinaria en conseguir capitán y tripulación no releva del cumplimiento del contrato. Cuando el buque quedó apresado en el hielo y murió el capitán, al dueño se le concedió gracia para conseguir otro capitán y esperar á sacar el buque; pero si el dueño repudiare el convenio, el buque debe sufrir las consecuencias de la falta de cumplimiento del contrato. Cuando el retardo proviene de causas imprevistas, el fletador tiene derecho á daños y perjuicios en compensación de los que pudiera sufrir. Igual cosa sucede en caso de retardo ocasionado por haber pasado el puerto el capitán ó por no tener el velamen en las condiciones requeridas, causando así dilación en el viaje.

Daños y perjuicios por infracción del contrato.—Si el capitán ó el dueño rehusaren ejecutar el contrato, el fletador no tiene privilegio marítimo ó derecho preferente, sino que debe ocurrir á ejercitar su

derecho de acción personal por daños y prejuicios. Los dueños están obligados á compensar, por incumplimiento del contrato, en la medida de los daños y perjuicios verdaderos. Cuando el capitán infringe un contrato restringiendo la carga, el buque es responsable de cualquiera pérdida que pudiese ocurrir luego. El buque es responsable por el flete que se hubiere dejado de ganar por razón de la falta voluntaria del cumplimiento del contrato. Á menos que la falta de cumplimiento afecte todo el principio y la causa del contrato, la estipulación infringida no se considera condición precedente, sino un pacto especial, por cuya violación la parte agravada puede ser compensada por daños y perjuicios; de esta manera el conducir toda la carga por todo el viaje es condición precedente, por que por su naturaleza precede á lo que se ha de hacer, ó es el principio del convenio. "Salir con el primer convoy" ó "con el primer viento favorable" no es condición precedente, sino un convenio lejano por cuya infracción los dueños quedan responsables de daños y perjuicios. Cuando el capitán llegó á un puerto que no es el de destino y rehusó entregar allí la carga ó conducirla á su destino, la infracción de su deber es clara. Cuando toda la causa de una estipulación no tiene resultado ó cuando una estipulación se hace incapaz de ser cumplida por el acto voluntario de una parte, la otra queda en libertad de rehusar el cumplimiento; pero no se infringe el contrato por que una parte de cuanto tiene, aun que el contrato estipule más. Si el buque fuere embargado y retenido por el Gobierno, esto es excusa suficiente para el incumplimiento del contrato. La tasa de los daños y perjuicios de que son responsables los dueños por no hacer el viaje, es la verdadera pérdida y los gastos incurridos, el trabajo y los servicios necesarios para conseguir otro buque, los gastos razonables incurridos en el juicio y las costas decretadas. Los daños y perjuicios en los casos en que no se ha salido en la fecha fijada ó en que se ha retardado la entrega, es la diferencia entre el precio justo del mercado en el puerto de destino el día en que se debió llegar y el de la fecha en que se llegó. El fletador es responsable de los daños que hayan ocurrido por ir á un lugar distinto del que marcan los términos del contrato.

ESTATUTOS REVISADOS DE LOS ESTADOS UNIDOS (REVISED STATUTES OF THE UNITED STATES).

SEC. 4252. *Espacio para pasajeros en los buques que llegan de puertos extranjeros.*—Ningún capitán de buque, en todo ó en parte propiedad de un ciudadano de los Estados Unidos ó de una nación extranjera, puede recibir á bordo de dicha embarcación en puerto ó lugar extranjero, que no sea del territorio extranjero contiguo á los Estados Unidos, pasajeros en contravención á las disposiciones de esta sección, con el objeto de traerlos á los Estados Unidos, ni tampoco podrá salir

de dicho puerto ó lugar y traer uno ó más pasajeros dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos. El número de pasajeros no excederá de uno por cada dos toneladas del buque, sin incluír niños menores de un año en el cómputo, y calculando dos niños mayores de un año y menores de ocho como un pasajero. Los espacios destinados para el uso de dichos pasajeros, y que no se ocuparán con efectos ni mercaderías de ninguna especie, excepto el equipaje de los referidos pasajeros, tendrán las dimensiones siguientes: En la cubierta del combés y de popa ó plataformas, y en las casillas de cubierta (deck-houses) si las hubiere, un pasajero para cada diez y seis pies de superficie libre de cubierta, si la altura ó distancia entre las cubiertas ó plataformas no es menor de seis pies; y en la cubierta principal, siempre que no sea entrepuente, cuando la hubiere, un pasajero para cada diez y ocho pies de superficie libre, si la altura ó distancia entre las cubiertas ó plataformas no es menor de seis pies; esto ha de entenderse de manera que no se deben llevar pasajeros en ninguna otra cubierta ó plataforma cuando la altura ó distancia entre las cubiertas es menor de seis pies. Á bordo de buques de dos puentes, donde la altura entre las cubiertas es de siete y medio pies, ó más, la proporción para cada pasajero será de catorce pies de superficie libre. La expresión "territorio contiguo" empleada en esta sección, no ha de interpretarse como que se extiende á un puerto ó lugar que se comunique con una ruta ó vía interoceánica que pase por México.

DOCTRINA ESTABLECIDA POR SENTENCIAS DE VARIOS TRIBUNALES DE LOS ESTADOS UNIDOS.

Derechos de los pasajeros.—Los pasajeros no solamente contratan cámara y conducción, sino buen trato y protección contra cualquier grado de violencia, abuso, ó mal trato de los otros pasajeros, servidores del buque, y otras personas que vayan á bordo durante el viaje. Los conductores están obligados á tomar precauciones para protejer á los pasajeros de la violencia de personas desordenadas ó escandalosas, y los pasajeros de conducta inmoral, comportamiento obsceno y relaciones indebidas. Es deber del capitán ejercer el cuidado de un padre con las mujeres y menores. Es responsable si permite que un jugador engañe á un menor, que es pasajero, en el juego en que pierda dicho menor. El soldado por cuya conducción haya contratado el Gobierno, y que fuere dado de alta en el mar durante el viaje, no participa del carácter de pasajero en cuanto se refiere á inmunidad contra las restricciones de la autoridad militar.

Responsabilidad por contrata de pasaje.—No hay diferencia entre los conductores de mercaderías y los de pasajeros en cuanto se refiere á responsabilidad por daños y perjuicios por infracción de contrato. Si los pasajeros ó marineros fueren llevados á un puerto distinto del

convenido, pueden sostener su derecho de acción por daños y perjuicios. Cuando el conductor contrató tener el buque listo, no queda relevado de incumplimiento por causa de arribada forzosa, y está obligado devolver el dinero del pasaje. Cuando el conductor fleta otro buque para conducir pasajeros al punto de destino original, el nuevo buque es responsable por la falta de proveer la conducción.

Definición del conocimiento de embarque.—El conocimiento de embarque es un recibo por la cantidad de mercaderías recibidas á bordo, y una promesa de conducirlas y entregarlas como se estipula en el conocimiento. Es un reconocimienio escrito, firmado por el capitán del recibo de los efectos á que se refiere que han de ser conducidos según los términos expresos al lugar de destino mencionado, para ser entregados allí al consignatario ó las partes que en dicho documento aparecen. Si no hay promesa expresa á condición de pago del flete, se acepta como prueba de propiedad recibida para ser encaminada al consignatarío. El documento que aparezca ser una cuenta de compra de determinada clase de piedra, firmado por el capitán, habiéndose entregado la piedra como carga, no es un conocimiento de embarque.

Deberes del capitán acerca de la firma.—El capitán está en el deber de firmar el conocimiento de embarque cuando se presente al efecto. El conductor es responsable desde el momento en que se embarcaron las mercaderías aun cuando el conocimiento se hubiese firmado después de la pérdida. Los dueños están obligados por el conocimiento de embarque, aun cuando el capitán no ponga "capitán" á su firma; su obligación se extiende solamente á acusar recibo de las mercaderías, á conducirlas y á entregarlas. No está obligado á especificar el flete, y no está autorizado para firmar el conocimiento en blanco, ni debe firmarlo ni entregarlo hasta que las mercaderías estén á bordo. Este conocimiento no obliga á los dueños, pero el convenio de dar un conocimiento de embarque obliga al capitán. El capitán no puede, por el hecho de firmar los conocimientos de embarque, renunciar del derecho preferente de los dueños concedido por el contrato de fletamento, ni se altera por ésto la responsabilidad de los dueños para con los fletadores. Así, pues, la firma de un conocimiento de embarque, después de averiada la carga, no aumenta la responsabilidad del conductor, por que los derechos de las partes ya están fijados. Las palabras "firmado bajo protesta," escritás antes de la firma del capitán, son aviso suficiente de los hechos que hubieran resultado del ejercicio de debida diligencia. El agente de un fideicomiso (trust) especial no puede delegar su autoridad para firmar un conocimiento de embarque. Cuando la firma se hubiere obtenido por fraude, la acción para recobrar supuestas pérdidas será desestimada. El recibo escrito expedido por las mercaderías debe recojerlo el capitán al expedir el conocimiento de embarque. Si el vendedor de un cargamento lo ofreciere al buque á condición de que el capitán le expida un conoci-

miento de embarque á su orden, el capitán sólo puede ó expedir el conocimiento ó rehusar el cargamento.

Vigencia y efecto (de los conocimientos de embarque).—El conocimiento de embarque entra en vigor desde el momento de su entrega, é incluye mercaderías entregadas en el muelle, que no estaban á bordo cuando se firmó el conocimiento. El conocimiento entregado al embarcador es el que rige; el del buque es sólo para conveniencia del capitán. Si se expidieren á dos partes distintas conocimientos de embarque por las mismas mercaderías, se crea una doble responsabilidad; la responsabilidad continúa hasta que todos los conocimientos de embarque hayan sido entregados y cancelados. Cuando el dueño ha repudiado con éxito un conocimiento de embarque, no puede presentarlo como que se confunde, ó absorbe un contrato previo. Cuando el conocimiento de embarque fué firmado antes de que las mercaderías hubieren sido entregados á bordo, pero sí en el muelle, ó hubieren sido entregadas al agente del conductor, tendrá, entre el embarcador y el conductor, efecto de retroacción é imposibilidad de alegar un principio contradictorio (relation and estoppel). El conocimiento de embarque manifiesta la intención de las partes de que el conductor conserve la propiedad y la entregue al agente ó factor. Se ha de interpretar como un contrato indivisible que se rije por las leyes del país al cual pertenece el buque. Cuando no haya condición ó promesa expresa del pago del flete, se toma como prueba ó indicio de que la propiedad se debe enviar al consignatario.

Hasta que punto es concluyente.—El conocimiento de embarque se debe considerar bajo dos aspectos—como recibo y como contrato. Como contrato, el conocimiento de embarque es concluyente entre el embarcador y el conductor; como recibo, su contenido es solamente prueba prima facie y puede ser explicado por testimonio oral, ó ser impugnado por lo que respecta á los derechos de propiedad sobre la carga, ó la cantidad de las mercaderías, ó que éstas se encontraban en la condición que el conocimiento manifiesta.

Estipulaciones.—Para que una estipulación altere las leyes mercantiles, debe constar por escrito. El conocimiento de embarque que concede "privilegios de alijar y reembarcar," pone al conductor en el deber de reembarcar durante el viaje, como lo indiquen el interés ó la conveniencia, pero este privilegio no se puede ejercer antes de haber comenzado el viaje. Las palabras "privilegio de reembarcar" son en beneficio del conductor, pero no limitan su responsabilidad. Las palabras "efectos personales" (personal goods) puestas al margen, no exceptúan ó exhoneran al buque de flete ni al conductor de responsabilidad. El contrato especial estampado en un conocimiento de embarque, no es tan seguro y determinado como se requiere para exhonerar al conductor de responsabilidad. La nota ó los guarismos escritos al margen no son parte del contrato.

Título de propiedad.—El efecto legal prima facie del conocimiento de embarque es conferir el título legal de la propiedad al consignatario, á menos que resulte lo contrario ó se demuestre por medio de otras pruebas. El que posee el conocimiento de embarque es el dueño de las mercaderías, y el hecho que sean removidas después no afectan su título. El conocimiento de embarque y la factura son prueba ordinaria de propiedad, pero pueden ser impugnadas por lo que se refiere á su autenticidad y verdad. El efecto de una consignación de mercancías es, por lo general, conferir el título de propiedad al consignatario, pero si es un conocimiento especial, el título recae en la persona indicada.

Endose y transferencia del título.—El endose y la entrega de un conocimiento de embarque tiene el efecto de un traspaso del título de propiedad, pero si la intención se comprueba que fué únicamente obligar los productos netos, entonces es lo contrario, y el endose en blanco se puede llenar. El consignatario es el agente del dueño, y su endose confiere el título al endosatario. Éste, únicamente, y no el dueño de las mercaderías, puede traspasarlas por endose en el conocimiento de embarque. La entrega ficticia de las mercaderías flotantes es bastante al efecto. Puede venderse una consignación, aunque el consignador ha reservado un derecho de propiedad especial en la cosa consignada. Por virtud de un endose por causa onerosa de un conocimiento de embarque de mercaderías que están en el mar, el endosatario se convierte en dueño libre de todo derecho de equidad entre el consignador y el consignatario. Cuando el consignatario vuelve á endosar el conocimiento de embarque al embarcador, el capitán está en el deber de llevar el buque al lugar á donde ellos se lo ordenen. El sobrecargo puede retener las mercaderías por el saldo general que le deban los dueños, aun cuando la carga y el conocimiento hayan sido transferidos á un fideicomisario. El capitán y los dueños, por lo que se refiere al causahabiente, quedan incapacitados por lo que conste en el endose y transferencia.

Definición de contratos sobre el casco (bottomry).—El contrato ó pacto sobre el casco (bottomry) lo celebra generalmente el capitán del buque en un puerto extranjero, para responder del pago de los adelantos que ha recibido para proveerse de los efectos necesarios, y de los intereses convenidos; este contrato se puede hacer cumplir en juicio de almirantazgo, si el buque llega con felicidad, quedando completamente nulo en el caso de pérdida de la embarcación. El contrato sobre el casco (bottomry) es un contrato marítimo. Se llama así porque la quilla ó el casco (bottom) del buque queda pignorado. Es un contrato por el cual la embarcación queda hipotecada para responder de un préstamo de dinero hecho sobre la quilla del buque, á un tipo subido de prima, por los riesgos del mar, que corren por cuenta del prestamista por el viaje, ó por un período de tiempo

definido. Es un contrato especial distinto de la hipoteca ó de un préstamo sobre prenda, y contrario á los derechos preferentes del capitán en un puerto extranjero, por adelantos. Es en sí mismo la seguridad de que se hará el pago, solamente en el caso de que el buque se libre de los riesgos del mar, del viaje ó del tiempo convenido; el hecho de que contiene cláusulas semejantes á las que corresponden á las hipotecas, ó que sus términos equivalen á una transferencia, no altera en nada su índole. No confiere un derecho de participación absoluto é irrevocable en el buque, sino que da un derecho que se puede hacer valer en juicio de almirantazgo. No están incluídos en las estipulaciones de la ley referentes al registro de hipotecas sobre bienes inmuebles. No exigen la toma de posesión.

Abandono de la preferencia.—El contrato sobre el casco se debe hacer cumplir en su oportunidad. Si el que hizo el préstamo retarda el cumplimiento del contrato por un período más allá de lo que es razonable, sin causa justificada, se supone que ha abandonado su derecho preferente contra el comprador subsiguiente ó el acreedor por secuestro ó embargo, sin aviso. Si el acreedor permite que el buque haga varios viajes sin asegurar su derecho preferente, lo pierde si se libran autos de ejecución contra el buque; pero si dentro de un plazo razonable se inician las diligencias, la simple partida del buque del puerto de vuelta no afecta la preferencia.

Préstamo sobre la carga (respondentia).—La palabra "respondentia" (préstamo sobre la carga) se aplica propiamente al préstamo de dinero sobre las mercaderías á bordo del buque, dependiendo el reintegro del feliz arribo del buque. Es, con respecto á la carga lo que "bottomry" (préstamo sobre el casco) es con respecto al buque. El prestador debe correr el riesgo marítimo para tener derecho al interés ó premio marítimo. Parte de la carga ó toda ella puede ser hipotecada, según las necesidades del caso, pero no se puede extender hasta la carga que no está verdaderamente á bordo. El préstamo "sobre mercaderías, por el valor del préstamo, que estén cargadas ó se hayan de cargar en cualquier tiempo durante el viaje," da un derecho preferente únicamente en el viaje al puerto de matrícula. El capitán, en caso de necesidad, puede hipotecar la carga en el puerto donde haya hecho arribada forzosa. Si lo hiciere, sólo ha de ser en el caso de que pudiera estar autorizado para hipotecar el buque y el flete. Cualquier poder general á favor del dueño para hipotecar la carga debe estar limitado á la participación que haya en el flete. El contrato de préstamo sobre la carga (respondentia bond) no confiere derecho de propiedad sobre las mercancías; es simplemente un contrato personal. El prestador no se supone que ha hecho el préstamo bajo el entendimiento de que se destinará el dinero á un fin particular; su garantía no termina porque se haya hecho uso indebido de los fondos. El dueño del buque está obligado á pagar al

dueño de la carga todo cuanto éste está obligado á pagar según contrato. El contrato es obligatorio, aunque se hubiera hecho para satisfacer una deuda antigua.

Responsabilidad por contrato.—El capitán es responsable de todos los contratos que haya celebrado en beneficio del buque; puede exhonerarse de responsabilidad personal únicamente cuando expresamente limita el crédito al dueño, pues cuando el acreedor confía exclusivamente en los dueños éstos solamente son responsables; pero si confían en él (capitán) únicamente, él es el único responsable. Á falta de una condición expresa, el capitán no es responsable por deficiencias en el contrato sobre el casco.

Registro de la venta.—Tampoco afecta (el registro) la responsabilidad personal del dueño.

Interés marítimo.—Siendo los peligros del mar á riesgo del prestador, esto da el derecho de reservar cualquier tipo de interés convenido, sin incurrir en las penas por usura. Cuando en el pacto no consta el interés marítimo ó riesgo de mar, y su condición es únicamente una garantía de reintegro de una simple deuda con sus intereses, no se considera como contrato sobre el casco.

Liquidación.—El lugar donde la avería debe manifestarse depende de circunstancias accidentales que afectan el término real y verdadero de la expedición. La liquidación y el ajuste de avería general en el puerto de destino obliga á las partes. Cuando los liquidadores se comprometen á recaudar flete, avería gruesa y aseguro y pagar el contrato sobre el casco, habiéndoselo asignado á sí mismos, no ha de deducirse, sino mediante pruebas claras, que la intención fué extinguir el contrato contra sí mismos.

Efecto de la captura sobre precedentes derechos de retención.—Tampoco puede el poseedor de un contrato á la gruesa hacer valer sus derechos ante un tribunal de presas.

Preferencia por salvamento.—La preferencia por salvamento tiene precedencia sobre otros derechos marítimos anteriores y contra la reclamación por avería general, proveniente de echazón.

SEGURO MARÍTIMO.

[Véanse los arts. 737 y 805 del Código Español.]

Definición de seguro marítimo.—El contrato de seguro marítimo es un pacto de indemnización por el cual el asegurador se compromete á indemnizar al asegurado del modo y manera en que se conviene, contra pérdidas marítimas; es decir, las pérdidas incidentes á los viajes marítimos. Es regla general que únicamente los que tienen intereses asegurables pueden asegurar.

(1) *Intereses asegurables.*—Relación con el viaje: En general tiene intereses asegurables él que al tiempo de la pérdida está interesado

en un viaje marítimo. En particular, está interesado en un viaje marítimo él que guarda una relación, legal ó equitativa, con el viaje, á consecuencia de lo cual se beneficia por la seguridad ó la llegada debida de la propiedad asegurable, ó se perjudica por la pérdida ó avería, ó la detención, ó bien incurre en una obligación por este respecto. No es esencial el derecho de propiedad sobre la cosa.

(2) *Especie de interés.*—Es asagurable el interés revocable, contingente, incoado ó equitativo. El que está en posesión de la propiedad que está á su riesgo, ó que ha convenido en conservarla asegurada ó que tiene un derecho preferente en el objeto asegurado, posee un interés asegurable.

(3) *Interés pecuniario necesario.*—El interés debe ser pecuniario. El prospecto ó la posibilidad de pérdida ó ganancia que en el momento de la pérdida no está fundado en ningún derecho ó responsabilidad, legal ó equitativa, ya sea en la cosa asegurada ó con relación á ella, no es asegurable.

Forma de la póliza.—No se prescriben formalidades excepto las que rijen los contratos en general, relativos á la capacidad legal de las partes, causa y materia, ejecución, etc., aplicables á todos los contratos de seguro.

Véase la obra "American and English Encyclopædia of Law," 2d ed., tomo 19, p. 940 et seq.

Aseguradores (Responsabilidad del conductor como tal).—El conductor es responsable en todos los casos y por toda pérdida ó avería, menos en los casos de fuerza mayor (act of God) del enemigo de la nación, ó cuando no tenga culpa, según excepción expresa en el conocimiento de embarque. El caso de fuerza mayor que puede excusar al conductor debe ser la causa inmediata, y no remota de la pérdida. Cuando en el contrato de flete no hay disposición alguna en contrario, solamente la necesidad inevitable ó los actos del enemigo relevan al conductor de responsabilidad por los daños que haya recibido la carga. El conductor será responsable de toda pérdida ó avería que se hubiera podido evitar por medio de la previsión, la prudencia y competencia en asuntos de navegación. Para eximirse de responsabilidad en caso de pérdida ó avería, es menester que compruebe que la pérdida fué ocasionada por un peligro del mar; de lo contrario subsiste la responsabilidad. Debe hallarse comprendido en alguna de las excepciones del conocimiento, y entonces el embarcador sufre la pérdida, á menos que pruebe que se hubiera podido evitar por la pericia y diligencia que debían ejercitarse. Es responsable de las pérdidas producidas por el fuego provenientes de causas que no sean naturales, ya sea accidentalmente ó comunicado por otro buque, ó de tierra, ó por lo que produce la fuerza motriz ó no, y aunque no sea culpable de negligencia; exceptúase el incendio producido por el rayo. Cuando no se hizo excepción de pérdida por el fuego, y las mercaderías fueron descargadas en tránsito

esperando ser reembarcadas y se perdieron por causa de incendio, se hizo responsable al conductor.

Derechos preferentes.—Los aseguradores tienen preferencia sobre los adelantos para hacer las reparaciones necesarias, y la cuenta sin pagar del capitán es concluyente, á menos que se le impugne de fraude.

Liquidación.—El ajuste hecho en un puerto extranjero no obliga al asegurador.

Navieros.—No tienen facultad para hacer cesión de todo el flete para responder de los fondos que se le hubieren adelantado; pero si hace un aseguro las partes beneficiadas pueden ratificar su acción.

Lo que se puede agregar.—La estipulación de que el costo del aseguro puede ser incluído, no anula el pacto.

Facultades generales (del capitán).—El capitán, únicamente en su carácter de tal, no puede asegurar por los dueños. Los aseguradores, cuando no hay abandono, no están autorizados para dirigir el capitán ni para hacer contratos por el buque.

Derechos del capitán, en general.—El dueño no está obligado á asegurar el derecho del capitán por prima sobre el flete.

Responsabilidades en general.—Por la infracción del contrato de no aceptar carga adicional, el capitán queda responsable como asegurador.

Flete como fuente de los sueldos.—La regla de que cuando se ha ganado flete ó se han recobrado daños y perjuicios en su lugar, los hombres de mar tienen derecho á sus sueldos, no tiene más que una excepción y es el caso de reivindicación contra los aseguradores.

Responsabilidad del conductor.—El conductor ordinario tiene dos responsabilidades distintas; una por pérdida por accidente ó error, en cuyo caso es responsable al asegurador, y la otra por pérdidas ocasionadas por rebeldía ó negligencia, y en este caso es responsable como cualquier depositario.

Quienes pueden ser dueños.—Los aseguradores que aceptan el abandono del buque, se convierten por esto en dueños y como tales son responsables, aunque no in sólido.

Sueldos.—Después del abandono por pérdida del buque, si hubiese sido aceptado, los aseguradores, como dueños, son responsables por el pago de los sueldos del capitán y la tripulación por el resto del viaje.

Derecho al flete.—Después del abandono, los aseguradores tienen derecho al flete pro rata, y los dueños del buque al flete que se gane subsiguientemente. En el caso de varios aseguradores los dueños tienen derecho al flete pro rata, y los aseguradores á lo que se gane subsiguientemente.

Recurso por pérdida ó avería.—El asegurador puede recobrar por pérdida causada por negligencia, aun cuando se haya hecho ya el pago de la póliza. El mero hecho de que el cargamento ha sido recibido por el consignatario con conocimiento de desviación, no le priva de su derecho de ejercitar una acción, ni tampoco la venta de las mercade-

rías le priva de su derecho de acción, pero se deben aducir pruebas claras. Cuando el sobrecargo haya invertido los productos de la carga que sacó en otra carga de cuyas ventas se hubiere hecho flete, los aseguradores tienen derecho á las ganancias.[a]

URUGUAY.

Título VII.—*De los fletamentos.*

Capítulo I.—De la naturaleza y de la forma del contrato de fletamento.

Art. 1195. Fletamento, es el contrato del arrendamiento de un buque cualquiera.

Se entiende por "fletante" el que da, y por "fletador" el que toma el buque en arrendamiento.

Art. 1196. El fletamento de un buque, ya sea en todo ó en parte, para uno ó más viajes, ya sea á carga general, lo que se verifica cuando el capitán recibe efectos de cuantos se le presentan, debe probarse por escrito.

En el primer caso, el instrumento, que se llama "póliza de fletamiento," debe ser firmado por el fletador y fletante, y por cualesquiera otras personas que intervengan en el contrato, dándose á cada una de las partes un ejemplar; en el segundo caso, el instrumento se llama "conocimiento."

Sección I.—De la póliza de fletamento.

Art. 1197. En la póliza de fletamento se hará expresa mención de cada una de las circunstancias siguientes:

1ª. El nombre del buque, su porte, la nación á que pertenece, el puerto de su matrícula y el nombre y domicilio del capitán;

2ª. Los nombres del fletante y fletador y sus respectivos domicilios; y si el fletador obrare por comisión, el nombre y domicilio de la persona de cuya cuenta hace el contrato;

3ª. La designación del viaje, si es redondo ó al mes, para uno ó más viajes; si éstos son de ida y vuelta, ó solamente para la ida ó la vuelta; y finalmente, si el buque se fleta en todo ó en parte;

---

[a] Véanse las secciones de los Estatutos Revisados de los Estados Unidos, núms. 4252 á 4278, 4281 á 4286, 4290 á 4293, 4463 á 4494, 4496 á 4500 y los títulos: Act of God, Abandonment, Affreightment, Agent, Barratry, Bills of Lading, Bottomry, Cargo, Carriers, Charter Party, Collision, Consignee, Contracts, Damages, Demurrage, Freight, General Average, Invoices, Jettison, Liability, Manifests, Marine Insurance, Masters, Owners, Registry, Repairs, Respondentia, Sale, Shipping, Shipwreck, Stranding, War, en las obras de Desty, "Shipping and Admiralty" y "Commerce and Navigation," y "The Federal Statutes, Annotated," por Edward Thompson Company, 1904, y "General Regulations under the Navigation Laws by the Secretary of the Treasury."

4ª. La clase y cantidad de carga que el buque debe recibir, designada por toneladas, número de bultos, peso y medida, y por cuenta de quién será conducida á bordo y descargada;

5ª. Los días convenidos para la carga y la descarga, las estadías y sobrestadías que, pasados aquéllos, habrán de contarse, y la forma en que se hayan de vencer y contar;

6ª. El flete que haya de pagar, bien sea por una cantidad alzada por el viaje, ó por un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó medida de los efectos en que consista el cargamento;

7ª. La forma, el tiempo y el lugar en que se ha de verificar el pago del flete, lo que haya que darse al capitán por capa ó gratificación y las estadías y sobrestadías;

8ª. Si se reserva algunos lugares en el buque, además de los necesarios para el personal y material del servicio;

9ª. Todas las demás estipulaciones especiales en que convengan las partes.

Art. 1198. La póliza del fletamento valdrá como instrumento público si ha sido hecha con intervención de corredor marítimo, y en defecto de corredor, por escribano que dé fe de haber sido otorgada en su presencia y la de dos testigos que suscriban, aunque no esté protocolizada.

También hará fe la póliza, aunque no estuviese en la forma referida, siempre que los contratantes reconozcan en juicio ser suyas las firmas puestas en ella.

Art. 1199. Las pólizas de fletamento firmadas por el capitán son válidas, aunque haya excedido las facultades que se le daban en sus instrucciones, salvo el derecho de los dueños del buque contra el capitán para la indemnización de los daños y perjuicios que resultaren por los abusos que cometiere.

Art. 1200. Son igualmente válidas las pólizas de fletamento dadas por el sustituto del capitán, aunque éste no tuviere facultad de hacer la subrogación, y aunque el fletamento se haya verificado contra la voluntad de los armadores, salvos los derechos de éstos contra el capitán.

Art. 1201. Vendiéndose el buque después de firmada la póliza del fletamento y antes de haber comenzado á cargar el fletador, podrá el nuevo propietario cargarlo por su cuenta, no por la de otro, quedando obligado el fletante á indemnizar al fletador los perjuicios que se le sigan por no llevarse á efecto su fletamento.

No cargando el buque por su cuenta el nuevo propietario, se llevará á efecto el fletamento pendiendo reclamar aquél, contra el vendedor, los perjuicios que de ello puedan irrogársele, si éste no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de celebrar la venta.

Cuando se haya comenzado á cargar el buque por cuenta del fletador, se cumplirá en todas sus partes el fletamento que tenía hecho el vendedor, sin perjuicio de la indemnización á que haya lugar contra éste y en favor del comprador.

Art. 1202. Fletándose un buque por entero, sólo se entiende reservada la cámara del capitán y los lugares necesarios para el personal y material del buque.

Art. 1203. Aunque haya mediado póliza de fletamento, deben darse los conocimientos de la carga en la forma prescrita en la sección siguiente. El conocimiento suple la póliza, pero la póliza no suple el conocimiento.

Art. 1204. Si se recibiere el cargamento sin haberse extendido la respectiva póliza, se entenderá celebrado el fletamento con arreglo á lo que resulte del conocimiento.

Sección II.—*Del conocimiento.*

Art. 1205. El conocimiento debe contener:

1°. El nombre del capitán, el del buque, puerto de su matrícula y porte;

2°. El nombre del fletador ó cargador;

3°. El nombre del consignatorio, caso que el conocimiento no sea extendido al portador ó á la orden;

4°. La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de los efectos;

5°. El puerto de la carga y el de la descarga, con declaración de las escalas si las hubiere;

6°. El precio del flete y la gratificación, si alguna se hubiere estipulado, así como el lugar y la forma del pago;

7°. La fecha y las firmas del capitán y cargador.

Art. 1206. Aunque haya mediado póliza de fletamento, no responde el portador del conocimiento por ninguna condición ú obligación especial contenida en la póliza, á no ser que el conocimiento tuviere la cláusula según la póliza de fletamento.

Art. 1207. El capitán firmará tantos ejemplares del conocimiento cuantos exija el cargador, debiendo ser todos del mismo tenor y de la misma fecha, y expresar el número del ejemplar. Un ejemplar queda en poder del capitán y los otros pertenecen al cargador.

Si el capitán fuese al mismo tiempo cargador, ó lo fuera alguno de sus parientes, los conocimientos respectivos serán firmados por dos individuos de la tripulación que le sigan inmediatamente en el mando del buque, y un ejemplar se depositará en poder del armador ó del consignatario.

Art. 1208. Los conocimientos serán firmados y entregados dentro de veinticuatro horas después de concluída la carga, cambiándolos por los recibos provisorios (art. 1083), so pena de responder por todos

los daños que resultaren de la demora del viaje, así el capitán como los cargadores que hubieren sido remisos en la entrega de los conocimientos.

Art. 1209. Ningún capitán podrá firmar conocimientos mientras no se le entreguen los recibos á que se refiere el artículo precedente. Si lo hiciere, además de las responsabilidades civiles del acto, será tenido como falsario ó cómplice del delito, si se usare del conocimiento anticipado.

Art. 1210. El conocimiento, redactado en la forma prescrita en el art. 1205, hace fe entre todas las personas interesadas en el cargamento y en el flete, y entre éstas y los aseguradores; quedando salva á éstos y á los dueños del buque la prueba en contrario.

Art. 1211. Hallándose discordancia entre los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al que presente el capitán, si está escrito en su totalidad, ó al menos en la parte que no sea letra impresa, de mano del cargador ó del dependiente encargado de la expedición de su tráfico, sin enmienda ni raspadura; y por el que produzca el cargador, si está firmado de mano del mismo capitán.

Si ambos conocimientos tuviesen respectivamente estos requisitos, se estará á lo que prueben las partes.

Art. 1212. Cuando los conocimientos están á la orden, se transfieren á la persona en cuyo favor se hace el endoso todos los derechos y acciones del endosante sobre el cargamento.

Art. 1213. El portador de un conocimiento á la orden debe presentarlo al capitán antes de darse principio á la descarga, para que le entregue directamente los efectos.

Si no lo presentare, serán de su cuenta los gastos que ocasionare el depósito judicial (art. 1128).

Art. 1214. Sea que el conocimiento esté dado á la orden, ó al portador, ó que se haya extendido en favor de persona determinada, no puede variarse el destino ni consignación de los efectos, sin que el cargador entregue previamente al capitán todos los ejemplares que éste hubiese firmado.

El capitán que firmare nuevos conocimientos, sin haber recogido todos los ejemplares del primero, responde á los portadores legítimos que se presentaren con alguno de aquellos ejemplares, salvo su derecho contra quien hubiere lugar.

Art. 1215. Si se alegare extravío de los primeros conocimientos, no estará obligado el capitán á firmar otros, en el caso del artículo anterior, á no ser que el cargador dé fianza á satisfacción por la carga declarada en los conocimientos.

Art. 1216. Falleciendo el capitán de un buque, ó cesando en su cargo por cualquier otro accidente, antes de emprender el viaje, tienen derecho los cargadores á exigir del sucesor que revalide con su firma los concocimientes firmados por el anterior capitán, comparando la

carga con los conocimientos. Si no lo hicieren, sólo responderá el nuevo capitán de lo que se justifique por el cargador que existía en el buque cuando aquél entró á ejercer su cargo, salvo del derecho del cargador contra el armador y de éste contra el antiguo capitán ó quien lo represente.

El capitán que firmare los conocimientos de su antecesor sin haber procedido al reconocimiento de la carga, responderá de las faltas, á no ser que conviniesen los cargadores en que el capitán declare en los conocimientos que no ha reconocido la carga.

Los gastos que puedan ocurrir en el reconocimiento de la carga embarcada serán por cuenta del armador, en caso de muerte del capitán ó de haber sido despedido sin justa causa, y de cargo del capitán, si la despedida proviniese de hecho suyo.

Art. 1217. Si los efectos cargados no hubiesen sido entregados por número, peso ó medida, ó en caso de haber duda en la cuenta, puede el capitán declarar en los conocimientos que el peso, número ó medida le son desconocidos. Si el cargador no conviniere en esa declaración, deberá procederse á nueva numeración, peso ó medida, corriendo los gastos por cuenta de quien los hubiere ocasionado.

Conviniendo el cargador en la referida declaración, sólo queda obligado el capitán á entregar en el puerto de la descarga los efectos que de la pertenencia del cargador se encontraren en el buque, á no ser que probare que hubo dolo por parte del capitán, ó de la tripulación.

Art. 1218. Si le constare al capitán que hay diversos portadores de diferentes ejemplares de un conocimiento de la misma carga, ó si hubiera mediado embargo, el capitán está obligado á pedir el depósito judicial (art. 1128).

Art. 1219. Los interesados ó el depositario podrán pedir la venta de los efectos de fácil deterioro ó de conservación dispendiosa. El producto de la venta, deducidos los gastos, será judicialmente depositado.

Art. 1220. Ningún embargo de tercero, que no sea portador de alguno de los ejemplares del conocimiento, puede, fuera del caso de reivindicación, según las disposiciones de este Código, privar al portador del conocimiento de la facultad de pedir el depósito ó venta judicial de los efectos (art. 1219), salvo el derecho del ejecutante ó del tercero sobre el producto de la venta.

Art. 1221. El conocimiento, redactado en la forma prescrita en el art. 1205, trae aparejada ejecución, como si fuera escritura pública, siempre que la firma sea reconocida.

No se admitirá á los capitanes la excepción de que firmaron los conocimientos confidencialmente y bajo promesa de que se les entregaría la carga designada en ellos (art. 1209).

Sin embargo, el capitán tiene derecho, en todos los casos, á probar que su buque no podía contener la cantidad de efectos expresada en

el conocimiento. Á pesar de esa prueba, tendrá el capitán que indemnizar á los consignatarios si, bajo la fe de los conocimientos, pagaron al cargador más de lo que el buque contenía, salva la acción del capitán contra el cargador.

Esas indemnizaciones no podrán cargarse en cuenta á los armadores.

Art. 1222. No será admisible en juicio ninguna acción entre el capitán y los cargadores ó aseguradores, si no se acompaña alguno de los ejemplares del conocimiento original.

La falta del conocimiento no puede suplirse con los recibos provisorios de la carga (art. 1083), á no ser que se probare que el cargador hizo diligencia para obtenerle, y que habiendo salido el buque sin que el capitán entregase los conocimientos, protestó el cargador, dentro de tres días útiles contados desde la salida del buque, con notificación al armador, consignatario ú otro cualquier interesado, y en falta de éstos, por edictos publicados en los diarios; y si la cuestión fuere de seguros sobre pérdida acontecida en el puerto de la carga, se probare que el daño ó pérdida se verificó antes que pudiese firmarse el conocimiento.

Art. 1223. Al hacer la entrega del cargamento, se devolverán al capitán los conocimientos, firmando el recibo en uno de los ejemplares. El consignatario que retardase esa entrega responderá de los daños y perjuicios.

Capítulo II.—De los derechos y obligaciones del fletante y fletador.

Art. 1224. El fletante está obligado á tener el buque pronto para recibir la carga, y el fletador á efectuarla en el término estipulado en la póliza de fletamento.

Art. 1225. No habiéndose designado en la póliza de fletamento el tiempo en que debe empezar la carga, se entiende que corre desde el día en que el capitán avisa que está pronto á recibir los efectos.

Si no constare de la póliza de fletamento el plazo en que deba evacuarse la carga y descarga del buque, cuanto se ha de pagar de gratificación, estadías ó sobrestadías, y el tiempo y forma del pago, se determinará todo por el uso del puerto donde respectivamente se verifiquen la carga y descarga.

Art. 1226. Pasado el plazo para la carga ó la descarga, y no habiendo cláusula expresa que fije la indemnización de la demora, tendrá derecho el fletante á exigir las estadías y sobrestadías que hayan corrido sin cargar ni descargar; y cumplido qúe sea el término de las sobrestadías, si la dilación consistiere en no haber el fletador cargado efectos algunos, podrá el fletante rescindir el fletamento, exigiendo la mitad del flete pactado; y si consistiese en no recibirle la carga, acudirá al juzgado letrado de comercio, y en su defecto, al juez letrado departamental respectivo, para que providencie el depósito de los efectos, quedando á salvo el derecho que al fletante corresponda sobre ellos.

Art. 1227. Cuando el fletador sólo carga en el tiempo estipulado una parte de la carga, el fletante, vencido el plazo de las estadías y sobrestadías, podrá, caso de no haber indemnización pactada en la póliza de fletamento, proceder á la descarga por cuenta del fletador, exigiendo medio flete.

Art. 1228. Renunciando el fletador al contrato, tendrá que pagar, la mitad del flete convenido, los gastos de descarga, si ya hubiera cargado, con las estadías y sobrestadías que hubiesen corrido. Si el flete convenido es por ida y vuelta, se pagará la mitad del flete de ida.

La renuncia de que se trata sólo podrá tener lugar mientras el buque no zarpe del puerto.

En los fletamentos á carga general, puede cualquiera de los cargadores, ó quien represente sus derechos, descargar los efectos cargados, pagando medio flete, el gasto de desestivar y reestivar y cualquier daño que se origine por su causa á los demás cargadores. Estos, ó cualquiera de ellos, tendrán facultad de oponerse á la descarga, tomando de su cuenta los efectos que se pretendan descargar y abonando su importe al precio de la factura de consignación.

Art. 1229. Estando el buque fletado por entero, puede el fletador obligar al capitán á que emprenda viaje toda vez que tenga recibida la carga á bordo, siendo el tiempo favorable y no ocurriendo fuerza insuperable que lo impida.

Art. 1230. El que, habiendo fletado un buque por entero, no completare la totalidad de la carga, pagará, sin embargo, íntegro el flete, descontándose lo que el fletante hubiere percibido por otra carga que hubiera tomado.

Art. 1231. Si, en la época fijada en el contrato, el buque no se hallase en estado de recibir la carga contratada, el fletante responderá al fletador de los daños y perjuicios que se siguieren.

Art. 1232. El fletador está obligado á entregar al fletante ó capitán, dentro de cuarenta y ocho horas después de concluída la carga, todos los papeles y documentos requeridos por la ley para el transporte de los efectos, á no ser que mediare estipulación expresa sobre el tiempo de esa entrega.

Art. 1233. Puede el fletante ó capitán, cuando estuviese á carga general, fijar el tiempo que ha de durar la carga.

Acabado el tiempo señalado, tiene obligación el capitán de salir en la primera ocasión favorable, á no ser que la mayoría de los cargadores, en relación al valor del flete, conviniesen en la demora.

Art. 1234. No habiéndose fijado plazo para la salida, está obligado el capitán á emprender viaje en la primera ocasión favorable, después de haber recibido más de las dos terceras partes de la carga que corresponde al porte del buque, si así lo exigiere la mayoría de los cargadores en relación al valor de los fletes.

En tal caso, ninguno de los cargadores puede descargar los efectos que tuviese á bordo.

Art. 1235. Si el buque, en el caso del artículo anterior, no pudiese obtener más de las dos terceras partes de la carga dentro de un mes, contado desde el día en que se puso á carga general, podrá subrogar otro buque para trasportar la carga que estuviere á bordo, con tal que el nuevo buque sea igualmente apto para emprender el viaje, pagando los gastos de trasbordo y el aumento del flete y del premio del seguro.

Sin embargo, podrán los cargadores retirar sus efectos sin pagar flete, siendo de su cuenta los gastos de desestiva y descarga, restituyendo los recibos provisorios, ó los conocimientos, y dando fianza por los que ya hubieren remitido.

Si el capitán no pudiese hallar buque, y los cargadores no quisiesen descargar, será obligado á emprender viaje con la carga que tuviese á bordo, fuera la que fuere, sesenta días después de abierto el registro para la carga.

Art. 1236. Los perjuicios que sobrevengan al fletador por retardo voluntario de parte del capitán en emprender el viaje después que hubiera debido hacerlo, según las reglas que van prescritas, serán á cargo del fletante, cualquiera que sea la causa de que procedan, siempre que el capitán hubiese sido requerido judicialmente á zarpar del puerto en el tiempo que debía hacerlo.

Art. 1237. Si hubiere engaño ó error en la cavidad designada al buque en la póliza de fletamento, tendrá opción el fletador á rescindir el contrato ó á que se haga reducción en el flete convenido en proporción de la carga que el buque deje de recibir, abonándole el fletante, en uno y otro caso, los daños que se hubiesen irrogado.

No se considerará que ha habido error ni engaño, cuando la diferencia entre la cavidad manifestada por el fletante no exceda del verdadero porte en más de una cuadragésima parte, ni tampoco cuando el porte declarado sea el que conste de la matrícula del buque, aunque ni en uno ni en otro caso podrá ser obligado el fletador á pagar más flete que el que corresponda al porte efectivo del buque.

Art. 1238. Si, después de firmado el contrato de fletamento, hubiese aumentado el precio del flete para el lugar del destino de la carga, el capitán tiene derecho á rehusar la carga que excediere de la cantidad determinda en la póliza.

Art. 1239. Cargando el fletador más efectos de los estipulados en la póliza, pagará el aumento de flete que corresponda al exceso con arreglo á su contrata, ya sea que en el intermedio hubiere subido ó bajado el flete; pero si el capitán no pudiese colocar este aumento de carga, bajo de escotilla y en buena estiva, sin faltar á los demás contratos que tenga celebrados, verificará la descarga á expensas del propietario.

Art. 1240. Podrá asimismo el capitán, antes de salir del puerto, echar en tierra, aunque el buque no esté sobrecargado, los efectos

introducidos clandestinamente y sin su consentimiento, ó bien trasportarlos, exigiendo el flete más alto que haya cargado en aquel viaje por efectos de la misma ó semejante naturaleza.

Art. 1241. Después de empezado el viaje, no puede el capitán echar á tierra los efectos cargados clandestinamente ó sin su conocimiento, á no ser que el buque resultase sobrecargado. Esta circunstancia debe justificarla el capitán ante las autoridades del puerto donde pretendiere dejar la carga (art. 1111).

En tal caso, debe hacer todas las diligencias posibles para que la carga quede en seguridad, dando inmediatamente aviso al cargador.

Art. 1242. Estando un buque á carga general, no puede el capitán, después que hubiere recibido una parte de la carga, rehusarse á recibir las demás que se le ofrecieren por flete igual, no hallando otro más ventajoso, so pena de poder ser compelido por los cargadores de los efectos recibidos á que emprenda viaje en la primera ocasión favorable, con la carga que tuviere á bordo, y de pagar los daños y perjuicios que resultasen de la demora.

Art. 1243. No siendo suficiente el porte del buque para recibir toda la carga contratada con diversos cargadores ó fletadores, tendrá preferencia la que se hallare á bordo, y las demás obtendrán el lugar que les corresponda, según las fechas respectivas de las pólizas.

Si los contratos fuesen todos de la misma fecha, habrá lugar á prorateo, respondiendo el capitán, en todos los casos, por los daños y perjuicios que se siguieren (art. 1237).

Art. 1244. El que hubiere fletado un buque por entero, puede ceder su derecho á otro para que lo cargue en todo ó en parte, sin que el capitán pueda impedirlo.

Si el fletamento se hubiese hecho por cantidad fija, podrá asimismo el fletador subfletar de su cuenta á los precios que halle más ventajosos, manteniéndose íntegra su responsabilidad hacia el fletante, y no causando alteración en las condiciones con que se verificó el fletamento.

Art. 1245. Los cargadores ó fletadores responden por los daños que resultaren si introdujeren en el buque, sin noticia ni consentimiento del capitán, efectos cuya salida ó entrada fuese prohibida, y de cualquier otro hecho ilícito que practicaren al tiempo de la carga ó de la descarga.

Aunque los efectos fueren confiscados, serán obligados á pagar íntegramente el flete, la gratificación y la avería gruesa si la hubiere.

Art. 1246. Probándose que el capitán consintió en la introducción de artículos prohibidos, ó que llegando en tiempo á su conocimiento, no los hizo descargar (art. 1240), ó siendo informado después de empezado el viaje, no lo declaró en la primera visita de aduana que recibiere en el puerto de su destino, responderá solidariamente á todos los interesados por los daños y perjuicios que resultasen al buque ó á la carga inocente, y no tendrá acción para cobrar el flete ni indemnización alguna del cargador, aunque se hubiera estipulado expresamente.

Art. 1247. Fletado un buque para ir á recibir carga en otro puerto, luego que llegare, se presentará el capitán sin demora al consignatario designado en la póliza, exigiéndole que declare por escrito en la póliza el día, mes y año de su presentación; so pena de que no empezarán á correr los plazos del fletamento sino desde esa presentación.

Si el consignatario se negare á hacer en la póliza de fletamento la declaración requerida, formalizará el capitán protesta y la hará notificar al consignatario, avisando al fletador. Si pasando el tiempo debido para la carga y el de la demora ó el de las estadías ó sobrestadías, el consignatario no hubiese cargado el buque, el capitán, haciéndole notificar previamente, por vía de nueva protesta, que efectúe la entrega de la carga dentro del tiempo estipulado, y no verificándolo el consignatario, ni recibiéndose órdenes del fletador, hará diligencia para contratar carga por cuenta del fletador para el puerto de su destino; y con carga ó sin ella, emprenderá su viaje, quedando el fletador obligado á pagarle el flete íntegro con las estadías y sobrestadías, previo descuento de los fletes de la carga tomada por su cuenta, si alguna hubiere tomado.

Art. 1248. La disposición del artículo anterior es aplicable al buque que, fletado de ida y vuelta, no sea habilitado con la carga de retorno.

Art. 1249. Siendo un buque embargado en el puerto de salida, en el viaje, ó en el lugar de la descarga por razón del fletador ó por hecho ó negligencia suya ó de algunos de los cargadores, ó por la naturaleza de la carga, el fletador ó el cargador quedará obligado para con el fletante ó el capitán y demás cargadores por los daños y perjuicios que tal hecho infiera al buque ó á la carga inocente.

Art. 1250. El capitán es responsable al dueño del buque y al fletador y cargadores por daños y perjuicios, si por razón de él, ó por hecho ó negligencia suya, el buque fuese embargado ó retardado en el puerto de la salida, durante el viaje ó en el puerto de su destino.

Así en este caso como en el del artículo anterior, los daños y perjuicios serán determinados por peritos arbitradores.

Art. 1251. Si el capitán se viese obligado durante el viaje á hacer reparaciones urgentes en el buque, por casos de tempestad, fuerza mayor, ó que no provengan de su culpa, el fletador ó cargador estará obligado á esperar hasta que se haya efectuado la reparación ó podrá retirar sus efectos, pagando el flete por entero, estadías y sobrestadías, avería común si la hubiere y gastos de desestiva y reestiva.

Art. 1252. Si el buque no admitiere reparación, está obligado el capitán á fletar por su cuenta, y sin poder exigir aumento alguno de flete, uno ó más buques para el trasporte de la carga al lugar de su destino.

Si el capitán no pudiese fletar otros buques, se depositará la carga por cuenta de los fletadores en el puerto de la arribada, regulándose el flete del buque que quedó inservible en razón de la distancia recorrida.

Si en tal caso los cargadores, ó la mayor parte de ellos, tuvieren á bien fletar buques para transporte de la carga al lugar de su destino, y de ahí resultare aumento de flete, cada cargador contribuirá al pago del aumento en proporción del primer flete convenido.

Art. 1253. Si los cargadores justificaren que el buque que quedó inservible no estaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no podrán exigírseles fletes, y tendrán derecho á que el fletante les indemnice todos los daños y perjuicios.

Esta prueba será admisible á pesar del certificado de visita sobre la aptitud del buque para emprender el viaje.

Art. 1254. Cuando los fletes se ajusten por peso, sin designar si es bruto ó neto, deberá entenderse que es peso bruto, incluyendo los envoltorios, barricas ó cualquier especie de envase en que vaya contenida la carga, si otra cosa no se hubiese pàctado expresamente.

Art. 1255. Cuando se ajustare el flete por número, peso ó medida, y se hubiere estipulado que la carga será puesta al costado del buque, el capitán tiene derecho á exigir que los efectos sean contados, pesados ó medidos á bordo antes de la descarga, y procediéndose á esa diligencia, no responderá por las faltas que puedan aparecer en tierra (art. 1127).

Si los efectos se entregasen sin contarse, medirse ó pesarse, el consignatario tendrá derecho de verificar en tierra la identidad, número, peso ó medida, y el capitán estará obligado á conformarse con el resultado de esa verificación.

Art. 1256. Habiendo presunción de que los efectos han sido dañados, robados ó disminuídos, el capitán está obligado, y el consignatario ú otros cualesquier interesados tienen derecho á exigir que sean judicialmente reconocidos y se haga la estimación de los daños á bordo antes de la descarga, ó dentro de veinticuatro horas de verificada. Esta diligencia, aunque sea pedida por el capitán, no perjudicará sus medios de defensa.

Si los efectos se entregasen sin el referido examen ó bajo recibo en que se declare el daño, robo ó disminución, los consignatarios tienen derecho á requerir el examen judicial en el término de cuarenta y ocho horas después de la descarga. Pasado ese plazo no habrá lugar á reclamación alguna.

Art. 1257. No siendo la avería ó disminución visible por fuera, el reconocimiento judicial podrá hacerse válidamente dentro de tres días contados desde que los efectos pasaron á manos del consignatario, comprobándose la identidad de los efectos (art. 1255).

Art. 1258. El flete sólo puede exigirse acabado el viaje, no habiendo en la póliza de fletamento estipulación especial sobre la época y forma del pago.

Art. 1259. El viaje, si otra cosa no se estipulase expresamente, empieza á correr, para todos los efectos de vencimiento de fletes,

desde el momento en que la carga queda bajo la responsabilidad del capitán.

Fletado el buque por meses ó por días, correrán los fletes desde el día en que el buque se ponga á la carga, á menos que haya estipulación expresa en contrario.

En los fletamentos hechos por tiempo determinado, empieza á correr el flete desde el mismo día, salvas siempre las estipulaciones que hayan acordado las mismas partes ó sus apoderados ó representantes.

Art. 1260. El fletante ó capitán tiene derecho á exigir del fletador ó consignatario la descarga del buque y el pago del flete, averías y gastos, terminado el tiempo de la descarga (art. 1225).

Art. 1261. El fletador no puede en ningún caso pedir disminución del flete estipulado, siempre que el fletante ó capitán haya cumplido por su parte el contrato de fletamento.

Art. 1262. Pagan el flete íntegro, según lo pactado en la póliza del fletamento, los efectos que sufran deterioro ó disminución por mala calidad ó condición de los envases, probando el capitán que el daño no ha procedido del arrumaje ó de la estiva.

Los efectos que por su naturaleza son susceptibles de aumento ó disminución, independientemente de mal arrumaje ó de falta de estiva, ó de mala condición de los envases, se aumentarán ó disminuirán para sus dueños. En uno y otro caso, se paga el flete por lo que se cuente, mida ó pese en el acto de la descarga.

Art. 1263. Pagan flete por entero los efectos que el capitán se haya visto obligado á vender en los casos previstos en el art. 1116.

El flete de los efectos arrojados al mar para salvación común del buque y carga, se paga por entero como avería gruesa.

Art. 1264. No se debe flete de los efectos que se hubiesen perdido por naufragio ó varamiento, ni de los que fueron presa de piratas ó enemigos; y si se hubiese pagado adelantado, habrá lugar á repetirlo, no mediando estipulación contraria.

Art. 1265. Rescatándose el buque y carga, declarándose mala presa, ó salvándose del naufragio, se debe el flete hasta el lugar de la presa ó del naufragio, proporcionalmente al flete estipulado, y si el capitán llevase los efectos hasta el puerto de su destino, se abonará el flete por entero, contribuyendo como avería gruesa al daño ó rescate.

Si los llevare á otro puerto que al de su destino, por no poder ir adelante, el flete se debe hasta el lugar de la arribada.

Art. 1266. Salvándose en el mar ó en las playas, sin cooperación de la tripulación, fuera del caso del art. 1263, efectos que hicieron parte de la carga, y siendo entregados por personas extrañas, no se debe por ellos flete alguno.

Art. 1267. El cargador no puede hacer abandono de los efectos en pago de fletes, á no ser tratándose de líquidos cuyas vasijas hayan perdido más de la mitad de su contenido.

ART. 1268. Los fletes y avería común tienen privilegio en los objetos que componen el cargamento, durante treinta días después de la entrega, si antes de ese plazo no hubiesen pasado á tercer poseedor.

ART. 1269. Los créditos por fletes, gratificaciones, estadías y sobrestadías, averías y gastos de la carga, tienen privilegio para su pago sobre el valor de los objetos cargados.

ART. 1270. El contrato de fletamento de un buque extranjero, que haya de tener ejecución en la República, debe ser juzgado por las reglas establecidas en este Código, ya haya sido estipulado dentro ó fuera de la República.

CAPÍTULO III.—DE LA RESOLUCIÓN DE LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO.

ART. 1271. El contrato de fletamento queda rescindido, sin que haya lugar á exigencia alguna de parte á parte:

1°. Si antes de emprender viaje fuese impedida la salida del buque por fuerza mayor, sin limitación de tiempo;

2°. Si antes de principiado el viaje se prohibiese la exportación de todos ó parte de los efectos, comprendidos en una sola póliza, del lugar donde deba salir el buque ó la importación en el de su destino;

3°. Si antes de la salida del buque sobreviniere interdicción de comercio con la nación á donde se dirigía el buque;

4°. Si sobreviniere declaración de bloqueo del puerto de la carga ó del destino, antes de la salida del buque.

En todos los referidos casos, los gastos de carga serán por cuenta del fletador ó cargadores.

ART. 1272. El contrato de fletamento puede rescindirse á instancia de una de las partes, si antes de empezado el viaje sobreviniere guerra, en consecuencia de la cual el buque y carga, ó uno de los dos, cesase de ser considerado como propiedad neutral.

No siendo libres ni el buque, ni la carga, el fletante y fletador no podrán exigirse indemnización alguna, y los gastos de carga y descarga serán por cuenta del fletador.

Si sólo la carga no fuere libre, el fletador pagará al fletante todos los gastos hechos para equipar el buque y los salarios y manutención de la tripulación, hasta el día en que pidiere la resolución del contrato, ó si los efectos ya estuviesen á bordo, hasta el día en que fueren descargados.

Si sólo el buque no fuese libre, el fletante ó capitán pagará todos los gastos de carga y descarga.

ART. 1273. En los casos expresados en los dos artículos precedentes, el fletante ó capitán tiene derecho á exigir las estadías y sobrestadías estipuladas, y avería común por daño sucedido antes de la ruptura del viaje.

ART. 1274. Cuando un buque ha sido fletado para varios destinos, y hallándose, después de acabado un viaje, en un puerto en que debía

empezar otro, sobreviniese guerra antes de empezado el nuevo viaje, se observarán las siguientes disposiciones:

1ª. Si ni el buque ni la carga son libres, deberá el buque permanecer en el puerto hasta la paz, ó hasta que pueda salir en convoy ó de otro modo seguro, ó hasta que el capitán reciba nuevas instrucciones de los dueños del buque ó de la carga. Hallándose cargado el buque, podrá el capitán depositar la carga en lugar seguro, hasta que pueda continuar viaje, ó se tomen otras medidas. Los salarios y manutención de la tripulación, alquileres de almacenes y demás gastos ocasionados por la demora, se repartirán como avería gruesa entre el fletante y fletador. Si el buque no estuviese cargado todavía, los dos tercios de los gastos serán por cuenta del fletador;

2ª. Si sólo el buque no es libre, se rescinde á instancias del fletador el contrato para el viaje que tenía que hacerse. Estando el buque cargado, el fletante ó capitán pagará los gastos de carga y descarga. En tal caso, sólo podrá exigir el flete en proporción del viaje ya hecho, estadías y sobrestadías y avería gruesa si la hubiera;

3ª. Si por el contrario, el buque es libre y la carga no lo es, el fletador tiene derecho para rescindir el contrato, pagando los gastos de carga y descarga y demás indicados en los artículos precedentes; y el capitán, en su caso, podrá proceder conforme á lo dispuesto en el art. 1226.

Art. 1275. Hallándose un buque fletado en lastre para otro puerto donde deba cargar, se rescinde el contrato si, llegando á ese puerto sobreviniere alguno de los impedimentos designados en el art. 1271, sin que pueda reclamarse indemnización alguna, ya sea que el impedimento provenga sólo del buque, ó del buque y de la carga.

Si el impedimento naciere de la carga, y no del buque, el fletador deberá pagar la mitad del flete estipulado.

Art. 1276. El contrato de fletamento podrá también rescindirse á instancia del fletador, si el capitán le hubiese ocultado el verdadero pabellón del buque.

El capitán responde personalmente al fletador por todos los gastos de carga y descarga y por los daños y perjuicios, si el valor del buque no alcanzara para cubrirlos.

Art. 1277. Si la interdicción de comercio con el puerto del destino del buque sucede durante el viaje, y si por ese motivo, por tiempo contrario ó riesgo de piratas ó enemigos, se viese obligado el buque á arribar con la carga al puerto de su salida, y los cargadores conviniesen en su descarga, se debe solamente el flete de ida, aunque el buque haya salido fletado para viaje redondo.

Si el fletamento se hubiese ajustado por meses, sólo se debe flete por el tiempo que el buque hubiere estado empleado.

Art. 1278. Si antes de empezado el viaje, ó durante él se interrumpe temporalmente la salida del buque por cerramiento del puerto,

ú otro accidente de fuerza mayor, subsiste el fletamento, sin que haya lugar á indemnización de daños y perjuicios por la demora.

El cargador, en tal caso, podrá descargar sus efectos durante la demora, pagando los gastos, y prestando fianza de volverlos á cargar luego que cese el impedimento, ó de pagar el flete por entero y las estadías y sobrestadías si no los reembarcase.

Art. 1279. Los gastos que se ocasionen en descargar y volver á cargar los efectos en cualquier puerto de arribada, serán de cuenta de los cargadores, cuando se haya obrado por disposición suya, ó por disposición del tribunal que hubiese juzgado conveniente aquella operación para evitar daño ó avería en la conservación de los efectos.

Art. 1280. Si el buque no pudiese entrar en el puerto de su destino por declaración de guerra, interdicción de comercio ó bloqueo, el capitán está obligado á seguir inmediatamente para el puerto que haya sido designado en sus instrucciones. Si ninguno se le hubiere designado, se dirigirá al puerto neutral y seguro que se encuentre más cercano; y de allí dará los avisos competentes al armador y fletadores, cuyas órdenes debe esperar por tanto tiempo cuanto sea necesario para recibir respuesta. Si no la recibiere, debe hacer la correspondiente protesta y volver con la carga al puerto de salida.

Art. 1281. Siendo detenido un buque en el curso de su viaje por orden de alguna potencia, no se debe ningún flete por el tiempo de detención, si el fletamento se ha ajustado por meses, ni aumento de fletes si se hubiese ajustado por viaje.

Capítulo IV.—De los pasajeros.

Art. 1282. No habiendo mediado convención en cuanto al precio de transporte de un pasajero, el juez competente podrá determinarlo, oyendo en caso de necesidad el dictamen de peritos.

Art. 1283. El pasajero debe hallarse á bordo en el día y hora que el capitán designare, ya sea en el puerto de salida, ó en cualquier otro de escala ó arribada; so pena de ser obligado al pago de su pasaje por entero, si el buque emprendiera ó continuara sin él su viaje.

Art. 1284. Ningún pasajero puede, sin consentimiento del capitán, transferir á un tercero su derecho de ser transportado.

Rescindiendo el contrato un pasajero, antes de principiado el viaje, tiene derecho el capitán á la mitad del precio del pasaje; y al pago por entero, si el pasajero no quisiere continuar el viaje después de principiado.

Si muriere el pasajero antes de principiado el viaje, sólo se debe la mitad del precio del pasaje.

Art. 1285. Si el viaje se suspende ó se interrumpe por causa de fuerza mayor en el puerto de la salida, se rescinde el contrato, sin que ni el capitán ni el pasajero tengan derecho á indemnización alguna. Teniendo lugar la suspensión ó interrupción en otro cualquier puerto

de escala ó arribada, sólo se debe el precio correspondiente á la parte del viaje que se haya hecho.

Interrumpiéndose el viaje después de empezado, por necesidad que tenga el buque de reparaciones, el pasajero puede trasportarse en otro buque, pagando el precio correspondiente á la parte del viaje que se haya hecho. Si quisiere esperar las reparaciones, el capitán no tiene obligación de mantenerlo, á no ser que el pasajero no encuentre otro buque en que pueda cómodamente transportarse, ó el precio del nuevo pasaje exceda al del primero en la proporción del viaje ya hecho.

Art. 1286. Los pasajeros están obligados á obedecer las órdenes del capitán, en cuanto se refiere á la conservación del orden á bordo.

Art. 1287. El capitán no está obligado, ni aun autorizado, á entrar á un puerto, ni á detenerse durante el viaje, á instancia, ó en el interés de uno ó más pasajeros.

Art. 1288. El pasajero es considerado cargador respecto al equipaje que tiene á bordo. El capitán sólo responde por el daño sobrevenido á los objetos que el pasajero tuviese á bordo bajo su inmediata guarda en cuanto el daño provenga de hecho suyo ó de la tripulación.[a]

Art. 1289. El capitán tiene privilegio para el pago del precio del pasaje en todos los objetos que el pasajero tuviese á bordo, y derecho de retenerlos mientras no sea pagado.

Título VIII.—*De los contratos á la gruesa ó préstamos á riesgo marítimo.*

Art. 1290. Préstamo á la gruesa, ó á riesgo marítimo, es un contrato por el cual una persona presta á otra cierta cantidad sobre objetos expuestos á riesgos marítimos, bajo la condición de que, pereciendo esos objetos, pierda el dador la suma prestada, y llegando á buen puerto los objetos, devuelva el tomador la suma con un premio estipulado.

El préstamo á la gruesa no puede tener por fin quitar á la tripulación ó al tomador del dinero todo interés en el éxito de la expedición, ni colocar al dador á merced del tomador del dinero.

Art. 1291. El contrato á la gruesa sólo puede probarse por escrito.

Si ha sido convenido en la República, será registrado en el registro público de comercio, dentro de ocho días contados desde la fecha de la escritura pública ó privada.

Si ha sido convenido en país extranjero por ciudadanos de la República, el instrumento deberá ser legalizado por el cónsul de la República, si le hubiere; y así en uno y otro caso, se anotará en la matrícula del buque, siempre que el préstamo recayere sobre el buque ó fletes.

Si faltare en el instrumento del contrato alguna de las referidas formalidades, tendrá valor entre las partes que lo hayan otorgado, pero no establecerá derechos contra tercero.

---

[a] Este artículo es algo parecido al art. 703 del Código Español.

Art. 1292. El documento del contrato del préstamo á la gruesa debe enunciar:

1°. La fecha y el lugar en que se hace el préstamo;

2°. El capital prestado y el premio convenido;

3°. La clase, nombre y matrícula del buque y el nombre del capitán;

4°. Los nombres del dador y tomador del préstamo;

5°. La cosa ó efectos sobre que recae el préstamo;

6°. Los riesgos que se toman con mención específica de cada uno, y por qué tiempo.

Si en el instrumento del contrato no se hubiese hecho mención específica de los riesgos, con reserva de alguno, ó dejase de estipularse el tiempo, se entiende que el dador del dinero toma sobre sí todos los riesgos marítimos que generalmente reciben los aseguradores, y por el mismo tiempo que rije para éstos;

7°. El viaje por el cual se corra el riesgo;

8°. El plazo del reembolso y el lugar en que deba efectuarse;

9°. Todas las demás cláusulas que estipulen las partes, con tal que no sean prohibidas por la ley, ó contrarias á la naturaleza del contrato (art. 1290).

El instrumento en que faltare alguna de las enunciaciones referidas será considerado como simple préstamo de dinero, al interés corriente, sin privilegio alguno en los efectos sobre que se hubiese dado.

Art. 1293. Puede hacerse el préstamo á la gruesa, no solamente en dinero, sino también en efectos propios para el servicio y consumo del buque, ó que puedan ser objeto de comercio, arreglándose en tales casos, por convenio de las partes, un valor fijo para que pueda verificarse el pago en dinero.

Art. 1294. El préstamo hecho sobre un buque, ó sobre un cargamento, no será préstamo á la gruesa, ni surtirá sus efectos legales si el dador no toma sobre sí alguno de los riesgos marítimos.

Art. 1295. Es nulo el contrato de cambio marítimo celebrado sobre riesgos ya tomados por otros, y sobre cosas ya aseguradas por su valor íntegro. En caso de contravención, el tomador responderá personalmente al dador por el capital prestado, aunque la cosa, objeto del contrato, perezca en el tiempo y en el lugar de los riesgos estipulados.

Art. 1296. Cuando nò todos, sino algunos de los riesgos, ó sólo una parte del buque ó de la carga se halle asegurada, puede contraerse préstamo á la gruesa por los riesgos restantes, ó por la parte no asegurada, hasta la suma concurrente de su valor íntegro.

Art. 1297. Es libre á los contrayentes estipular el premio en la cantidad y en la forma de pago que les parezca; pero una vez acordada, la superveniencia de riesgos no da derecho á exigir aumento ó disminución del premio, á no ser que otra cosa se hubiese pactado expresamente.

Art. 1298. Las pólizas de los contratos á la gruesa, si están extendidas á la orden, son transferibles por endoso en la misma forma y con los mismos derechos y acciones que las letras.

El cesionario toma el lugar del endosante, así respecto del capital como de los premios y de los riesgos; pero la garantía de la solvencia del deudor sólo se extiende al capital, intereses corrientes de plaza y gastos del protesto, sin comprender los premios, á no ser que otra cosa se hubiera pactado expresamente.

Art. 1299. El portador, caso de no ser pagado, debe formalizar protesto y proceder en todo conforme á lo prescrito para los tenedores de letras.

Art. 1300. No estando designada en el contrato la época del pago, se considerará que ha llegado luego que cesen los riesgos. Desde ese día, en caso de mora, corren los intereses de ley sobre el capital y los premios. La mora se acredita con el protesto.

Art. 1301. Si la póliza no ha sido extendida á la orden, sólo puede transferirse por cesión, en la forma y con los efectos determinados en el título "De la cesión de créditos no endosables."

Art. 1302. No habiéndose declarado en la póliza que el préstamo es sólo por el viaje de ida, por el de vuelta, ó por ambos, el pago, si se tratare de efectos, debe hacerse en el lugar de su destino, según se haya declarado en el conocimiento ó la póliza de fletamento.

Si se trata del buque, se entiende que ha sido comprendido el viaje de ida y el de retorno.

En tal caso, el pago debe hacerse dentro de dos meses de la llegada al puerto del destino, si el buque no estuviese aparejándose para el retorno.

Art. 1303. Los préstamos á la gruesa pueden constituírse:

1°. Sobre el casco y quilla del buque;

2°. Sobre las velas y aparejos, armamento y provisiones;

3°. Sobre los efectos cargados;

4°. Conjuntamente sobre la totalidad de estos objetos, ó separadamente sobre parte determinada de cualquiera de ellos.

Art. 1304. Si se constituye el préstamo sobre el casco y quilla del buque, se entienden afectados á la responsabilidad los fletes del viaje respectivo.

Si se ha dicho sobre el buque en general, sin otra designación, se entienden comprendidos los aparejos, velas, armamento y provisiones.

Si sobre el buque y cargamento, uno y otro responden por el todo al dador.

Si sólo se constituye sobre el cargamento ó sobre un objeto particular del buque, ó de la carga, sus efectos no se extienden más allá de la carga ó del objeto que se ha determinado.

Art. 1305. Para que el contrato á la gruesa surta sus efectos legales, es necesario que se encuentre en el buque, y principalmente en el

momento de la pérdida, un valor equivalente á la suma tomada á la gruesa.

Al tomador incumbe la prueba de que en el momento de la pérdida se encontraban en el buque los objetos sobre los cuales recayó el contrato.

Art. 1306. Si al tiempo de la pérdida estaba ya en salvo parte de los efectos sobre que había recaído el préstamo, la pérdida del dador se reducirá proporcionalmente á lo que había quedado en el buque; y si los efectos salvados hubiesen sido transportados en otro buque, para el puerto del destino originario, continúan en ese los riesgos del dador.

Art. 1307. El préstamo á la gruesa no puede ser una causa de ganancia para el tomador del dinero.

Todo préstamo á la gruesa, en suma excedente al valor de los objetos sobre que recae, puede ser declarado nulo á instancia del dador, probándose fraude de parte del tomador (art. 1295). En tal caso, debe devolverse el principal con los intereses legales aun cuando los objetos afectados hubiesen perecido.

No mediando fraude, es válido el contrato hasta la suma concurrente del valor de los objetos que han sido materia del contrato, y el exceso es pagado con los intereses legales.

Art. 1308. Cuando los objetos sobre que se toma dinero á la gruesa no llegan á ponerse en riesgo por revocación del viaje, queda sin efecto el contrato.

El dador, en tal caso, tiene derecho á exigir el capital con los intereses legales, desde el día de la entrega del dinero, gozando de preferencia en cuanto al capital.

Art. 1309. El dinero dado á la gruesa se entiende siempre que ha sido empleado para adquirir los objetos afectados á su seguridad, ó para ponerlos en estado de llenar su destino.

Cuando el que tomó un préstamo á la gruesa no cargare efectos hasta el importe total de la cantidad recibida, restituirá el sobrante al dador, antes de la salida del buque. Si no lo hiciere, habrá acción personal contra él por la parte que ha dejado de cargar, aunque la carga viniera á perderse por efecto de los riesgos previstos (art. 1307).

Lo mismo tendrá lugar cuando el dinero á la gruesa fuese tomado para habilitar el buque, si el tomador no llegare á hacer uso de él, en todo ó en parte.

Art. 1310. Cuando en la póliza del contrato sobre efectos se hubiese estipulado la facultad de tocar ó hacer escala, quedan obligados al contrato, no sólo el dinero cargado en especie para ser empleado en el viaje, y los efectos cargados en el puerto de partida, sino también los que por cuenta del tomador se cargaren durante el viaje, ó en el de retorno, si el contrato se hizo para el viaje redondo.

El tomador tiene en tal caso derecho de venderlos, cambiarlos y comprar otros en cualquiera de los puertos de escala.

Art. 1311. El préstamo á la gruesa sobre el buque, tomado por el capitán en el domicilio del dueño ó armador sin autorización escrita de éste, sólo produce acción y privilegio en la parte que el capitán pueda tener en el buque y flete (art. 1121). El armador no queda obligado aunque se pretenda probar que el dinero fué invertido en beneficio del buque.

Art. 1312. Responden por las sumas tomadas á la gruesa, para equipo y armamento del buque, en el caso del art. 1101, las porciones de los copartícipes, aunque el contrato se hubiese celebrado en el domicilio de los dueños del buque.

Art. 1313. Las letras procedentes de dinero recibido por el capitán para gastos indispensables del buque ó de la carga, en los casos previstos en los arts. 1116 y 1117, y los premios del seguro respectivo, cuando su importe hubiera sido realmente asegurado, tienen el privilegio de letras de cambio marítimo, si contienen declaración expresa de que su importe fué destinado para los referidos gastos; y son exigibles, aunque tales objetos se pierdan por algún suceso posterior, probando el dador que el dinero fué efectivamente empleado en beneficio del buque ó de la carga.

Art. 1314. El dador á la gruesa que se pone de acuerdo con el capitán para damnificar á los armadores ó fletadores responde á éstos solidariamente con el capitán por todos los daños y perjuicios, y queda sujeto á la respectiva acción criminal.

Art. 1315. Incurre en el delito de estelionato el tomador que recibiere dinero á la gruesa por mayor valor que el que tenga la cosa obligada, ó que no haya efectivamente cargado esa cosa (art. 1309).

Incurre en el mismo delito el dador que, no pudiendo ignorar esa circunstancia, dejare de declararla á persona á quien endosare la póliza.

En el primer caso, el tomador, y en el segundo, el dador, responden solidariamente por el importe de la póliza, aunque haya perecido la cosa que debía servir de garantía.

1316. Las sumas tomadas á la gruesa para las necesidades del último viaje tienen preferencia en el pago á las deudas contraídas para la construcción ó compra del buque, y al dinero tomado á la gruesa en un viaje anterior.

Los préstamos hechos durante el viaje serán preferidos á los que se hicieron antes de la salida del buque, y si fueren muchos los préstamos tomados en el curso del mismo viaje se graduará en ellos la preferencia por el orden contrario de sus fechas, prefiriendo el que sigue al que precede.

Los préstamos contraídos en el mismo viaje, en el mismo puerto de arribada forzosa y durante la misma estancia, entrarán en concurso, ó serán pagados á prorrata (art. 1038).

Art. 1317. En los conocimientos, ó en el manifiesto de la carga, debe mencionarse el préstamo á la gruesa sobre efectos contraídos antes de

empezar el viaje, designando la persona á quien el capitán debe participar la feliz llegada al puerto de su destino. Si se ha omitido esa declaración, el consignatario que, bajo la fe de los conocimientos, haya aceptado letras, ó hecho adelantos, será preferido al portador de la póliza.

Si no está designada la persona á quien deba participarse la llegada, puede el capitán proceder á la descarga, sin responsabilidad alguna personal, hacia el portador de la póliza.

Art. 1318. Las acciones del dador á la gruesa se extinguen enteramente con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo, acaeciendo ésta en el tiempo y lugar convenidos para correr el riesgo, y procediendo de causa que no sea de las exceptuadas por pacto especial de los contrayentes ó por disposición de este Código.

Art. 1319. Si se salvare alguna parte de los objetos sobre que recayó el préstamo, el dador conserva su derecho á ser pagado de capital ó premios, hasta donde alcance el valor de los objetos salvados deducidos los gastos de salvamento y los sueldos devengados en ese viaje.

Si el préstamo se ha echo sobre el buque, el privilegio del dador comprende, no sólo los fragmentos náufragos, sino también el flete devengado por los efectos que se han salvado, no mediando seguro ó gruesa especial sobre ese flete.

Art. 1320. No se extinguen las acciones del dador á la gruesa, aun cuando totalmente se pierdan las cosas obligadas (art. 1318), si el daño ocurrido procediere de alguna de las causas siguientes:

1ª. Vicio propio del buque, ó de los efectos, ó cosa asegurada;

2ª. Dolo ó culpa del tomador;

3ª. Baraterías del capitán ó de la tripulación;

4ª. Si se han cargado las mercancías en buque diferente del que se designó en el contrato, á menos que, por acontecimiento de fuerza insuperable, haya tenido que transportarse la carga á otro buque;

5ª. Si se ha mudado el destino del buque.

En cualquiera de estos casos, tiene derecho el dador á la gruesa al reembolso de su capital y premio, á no ser que otra cosa se hubiere pactado expresamente en los casos de los núms. 3, 4 y 5.

Art. 1321. El contrato á la gruesa es nulo:

1°. Si se ha hecho á individuos de la tripulación, por sus salarios;

2°. Si tiene por objeto fletes no devengados, ganancias que se esperan de alguna negociación, ó una y otro simultánea ó exclusivamente;

3°. Si el dador no corre alguna clase de riesgo (art. 1294);

4°. Si recae sobre objetos cuyos riesgos ya han sido tomados por otros en su totalidad (art. 1295).

En todos los referidos casos no surte el contrato sus efectos legales, sino que el tomador responde por el capital prestado y los intereses legales, aunque la cosa ú objeto del contrato haya perecido en el tiempo y lugar de los riesgos.

Art. 1322. Si con el prestador á la gruesa concurriere, en caso de naufragio, un asegurador de los mismos objetos sobre que estuviere constituído el préstamo (art. 1296), dividirán entre sí el producto de lo que se hubiere salvado, en proporción de su interés respectivo, sin contarse la ganancia marítima ni el premio del seguro.

Si, en el mismo caso, se hubiere asegurado mayor cantidad que la que quedaba libre después de hecho el préstamo sobre parte de los mismos objetos, solamente se tendrá en cuenta al asegurador esa cantidad libre, al prorratearse el importe de los restos salvados.

Art. 1323. Si el contrato á la gruesa comprende el buque y cargamento, sin otra designación especial, los efectos conservados responden por el todo al dador, aunque el buque se pierda en el viaje de retorno.

Lo mismo sucede cuando el buque llegue á buen puerto y los efectos han perecido.

Art. 1324. Sufriendo desastre de mar, ó siendo apresado el buque ó los efectos sobre que recayó el préstamo á la gruesa, el tomador tiene el deber de avisar el suceso al dador, apenas llegue la noticia á su conocimiento.

Si el tomador se hallare á ese tiempo en el buque, ó próximo á los objetos sobre que recayó el préstamo, está obligado á emplear en su salvamento ó reclamación toda la diligencia propia de un mandatario exacto, so pena de responder por los daños y perjuicios que de su falta resultaren.

Art. 1325. El individuo que, en caso de varamiento ó naufragio, pagase deudas preferentes á las que resultan de un préstamo á la gruesa, queda subrogado por el mismo hecho en los derechos del acreedor primitivo (art. 956, núm. 1).

Art. 1326. Las reglas establecidas en este Código acerca de las averías, sus estipulaciones, riesgos y responsabilidad en el contrato de seguro, se aplican igualmente al préstamo á riesgo marítimo.

En general, ocurriendo sobre el contrato á la gruesa caso que no se halle previsto en este título, se buscará su decisión, por analogía, en cuanto sea compatible, en el título "De los seguros marítimos," y recíprocamente.

Título IX.—*De los seguros marítimos.*

Capítulo I.—De la forma y del objeto del contrato de seguro.

Art. 1327. La póliza debe enunciar, independientemente de las circunstancias prescritas en el art. 645:

1°. El nombre del capitán ó de quien haga sus veces—el del buque y la designación de su bandera; y en caso de seguro del buque, la madera de su construcción, si está ó no forrado en cobre, ó la declaración de que el asegurado ignora estas circunstancias;

2°. El lugar en que los efectos fueron, debían ó deben ser cargados;

3°. Los puertos donde el buque deba cargar y descargar, así como aquéllos donde deba hacer escala;

4°. El puerto de donde el buque salió, debe ó ha debido salir, y la época de la salida, siempre que ésta se haya estipulado expresamente;

5°. El lugar donde deban empezar á correr los riesgos para el asegurador.

Todo, salvo las excepciones señaladas en el presente título.

Art. 1328. Las pólizas extendidas á la orden son transmisibles por vía de endoso, con los mismos derechos, obligaciones y garantías que los demás papeles de comercio.

Sin embargo, pueden oponerse al tenedor las mismas excepciones que podrían oponerse al asegurado, con tal que se refieran al contrato de seguro.

Art. 1329. El seguro marítimo puede tener especialmente por objeto:

1°. El casco y quilla del buque, cargado ó descargado, armado ó desarmado, navegando sólo ó acompañado;

2°. Las velas y aparejos;

3°. El armamento;

4°. Las provisiones, y en general, todo lo que ha costado el buque hasta el momento de su salida;

5°. Las cantidades tomadas á la gruesa y los premios respectivos;

6°. El cargamento;

7°. El lucro esperado;

8°. El flete que se va á devengar;

9°. La libertad de los navegantes ó pasajeros.

El seguro del buque, sin otra designación, comprende el casco y quilla, las velas, aparejos, armamento y provisiones; pero no la carga, aun cuando pertenezca al mismo armador, á no ser que se haga expresa mención en el contrato.

Art. 1330. El seguro puede hacerse sobre el todo ó parte de los expresados objetos, junta ó separadamente.

En tiempo de paz ó de guerra, antes de empezar el viaje ó después de principiado.

Por el viaje de ida y vuelta, ó sólo por uno de ambos, por todo el tiempo del viaje ó por un tiempo limitado.

Por todos los riesgos de mar, ó por algunos que especificadamente se señalen. Sobre buenas ó malas noticias.

Art. 1331. Si el asegurado ignorase la clase de efectos que espera, ó no supiese ciertamente el buque en que deben cargarse, puede celebrar válidamente el seguro bajo el nombre genérico de "efectos" en el primer caso, y en "uno" ó "más buques," en el segundo, sin que el asegurado tenga precisión de designar el nombre del buque, desde que en la póliza declare que lo ignora, expresando la fecha y la firma de las órdenes ó carta de aviso que haya recibido.

Art. 1332. Celebrándose el seguro bajo el nombre genérico de "efectos," el asegurado tiene que probar, en caso de pérdida, que efectivamente se embarcaron los efectos hasta el valor declarado en la póliza; y si el seguro se hubiese celebrado con la cláusula en "uno" ó "más buques," tiene que probar que los efectos asegurados se cargaron efectivamente en el buque que sufrió la pérdida.

El seguro con la segunda cláusula referida, surte todos los efectos, ya sea que se pruebe que los efectos asegurados fueron cargados por partes en diversos buques, ó que todos se cargaron en uno solo.

Art. 1333. La designación general de "efectos" no comprende moneda de calidad alguna, oro ni plata, alhajas ni municiones de guerra. En seguros de esta naturaleza, es necesario que se declare específicamente el objeto sobre que recae el seguro.

Art. 1334. Si se quisiere asegurar un buque ó cargamento, ó parte de uno ú otro que va á emprender viaje sin destino determinado, con objeto de verificar la venta donde mejor convenga, deberá el asegurado prevenir al asegurador la incertidumbre de su destino con las demás circunstancias y órdenes que llevase el capitán, para que, teniéndolas en consideración, así como las escalas que se determinen y riesgos que puedan sobrevenir, se estipulen los premios que deben pagarse.

En la póliza deben expresarse todas estas circunstancias y las demás que ocurrieren.

Art. 1335. La cláusula de hacer escalas (art. 1327, núm. 3°) comprende la facultad de cargar y descargar efectos en el punto de la escala, aunque esa circunstancia no se haya expresado en la póliza.

Los riesgos, en tal caso, corren no sólo respecto de los efectos cargados en el lugar de la salida, sino de los que se cargaron en el puerto de la escala. Si en éste se venden efectos para comprar otros con su importe, quedan éstos subrogados á los primeros en todo lo relativo al seguro.

Art. 1336. Las escalas que se hagan por necesidad, para la conservación del buque ó su cargamento, así como la variación que se haga en el rumbo ó viaje por accidente de fuerza insuperable, se entienden comprendidas en el seguro, aunque no se hayan expresado en el contrato.

Art. 1337. Si el buque tuviese varios puntos de escala designados en la póliza disyuntivamente, puede el asegurado alterar el orden de las escalas pero en tal caso, sólo podrá hacer escala en uno de los puertos especificados en la póliza.

Art. 1338. La variación voluntaria en el rumbo ó viaje del buque, y la alteración en el orden de las escalas que no proviniese de necesidad urgente ó fuerza mayor, anulará el seguro por lo que toca al resto del viaje. La variación en el rumbo, ó en el viaje, no consiste en una

separación de poca importancia. Se considera que hay variación cuando el capitán, sin necesidad ó utilidad manifiesta, arriba á un puerto fuera de la línea de la ruta, ó toma diverso rumbo del que debía tomar.

En caso de contestación á ese respecto, decidirá el juez, después de oído el dictamen de peritos.

Art. 1339. Aunque sea nulo en general el seguro de efectos que deben cargarse en un puerto y se cargan en otro, debe considerarse válido, si no ha mediado dolo ó fraude de parte del asegurado, y si la carga se hace en un lugar próximo, tan sólo por la mayor seguridad ó los menores costos.

Art. 1340. Es nulo el contrato de seguro que tenga por obejeto:

1°. Los sueldos de los individuos de la tripulación;

2°. Los buques ú objetos afectados á un contrato á la gruesa, por su valor íntegro y sin excepción de riesgos;

3°. Las cosas cuyo tráfico está prohibido por las leyes y reglamentos del Estado;

4°. Los buques nacionales y extranjeros empleados en el transporte de las cosas á que se refiere el número precedente.

Art. 1341. No estando los buques ú objetos afectados por su valor íntegro al contrato á la gruesa, pueden ser asegurados el exceso y la avería común que deba pagarse en caso de feliz llegada.

Art. 1342. Es lícito hacer asegurar buques ya salidos, ó efectos ya transportados del lugar donde los riesgos debían empezar por cuenta del asegurador, con tal que se exprese en la póliza, sea la época precisa de la salida ó del transporte, sea la ignorancia del asegurado á tal respecto.

Art. 1343. En todos los casos, la póliza debe enunciar, so pena de nulidad, la última noticia que el asegurado haya recibido relativamente al buque ó los efectos; y si el seguro se ha hecho por cuenta de un tercero, la fecha de la orden ó carta de aviso, ó la declaración expresa de que el seguro se ha hecho sin mandato del interesado.

Art. 1344. Declarando el asegurado en la póliza que ignora la época de la salida del buque, y encontrándose que el seguro fué celebrado después de la salida del lugar donde empezaron á correr los riesgos por cuenta del asegurador, podrá éste exigir, en caso de daño ó avería, que el asegurado declare bajo de juramento haber ignorado el día de la salida.

Art. 1345. Designándose en la póliza el día de la salida del buque, es nulo el seguro si se probare que había salido antes.

Art. 1346. Si en la póliza no se ha hecho mención del día de la salida, ni de que el asegurado lo ignora, se presume que éste ha reconocido que el buque se hallaba todavía, á la salida de último correo llegado antes de la conclusión del contrato, en el lugar de donde debía salir.

Art. 1347. Es nulo el seguro que tiene por objeto:

Buques que no se encuentran todavía en el lugar donde deben empezar los riesgos, ó que aún no se hallan en estado de emprender viaje ó recibir carga;

Efectos que no podrían ser inmediatamente cargados.

Á no ser que se haga mención de esas circunstancias en la póliza, ó que se exprese que el asegurado las ignora, con mención de la orden ó carta de aviso ó declaración de no haberla; y en todos los casos, la última noticia que el asegurado haya recibido del buque ó de los efectos.

Art. 1348. El asegurado ó su mandatario están obligados, en caso de pérdida, á firmar bajo juramento su ignorancia de las circunstancias referidas en el artículo precedente siempre que lo exija el asegurador.

Art. 1349. La póliza de seguros sobre cantidades dadas á la gruesa debe expresar con separación, el capital prestado y el premio marítimo estipulado.

Expresándose sólo una suma, se entiende que no está incluído el premio y que sólo comprende el capital, que, en caso de pérdida, será pagado en la forma determinada en el art. 1319.

Art. 1350. Todo seguro sobre sumas dadas á riesgo marítimo es nulo, si en la póliza no se enuncia:

1°. El nombre del tomador, aunque sea el capitán;

2°. El nombre del buque y del capitán que deben hacer el viaje;

3°. La designación de los riesgos que se quieren asegurar y que fueron exceptuados por el dador, ó la suma excedente sobre que es permitido el seguro (art. 1296);

4°. La declaración de si las cantidades prestadas fueron empleadas en reparaciones ú otros gastos necesarios en el lugar de la descarga ó en el puerto de la arribada forzosa.

Art. 1351. Si, durante el viaje, el capitán se ha encontrado en la necesidad de tomar dinero á la gruesa, puede el prestamista hacer asegurar el importe del contrato, aunque ya hubiera otro seguro sobre los objetos afectados al cambio marítimo.

Art. 1352. Cuando, sin necesidad, y sólo en el interés del tomador, un buque ó efectos ya asegurados se afecten á un préstamo á la gruesa, el dador queda subrogado en los derechos que corresponderían al tomador contra el asegurador, hasta la suma concurrente de la cantidad prestada.

Sin embargo, si al dador á la gruesa no se le ha prevenido que existía el contrato de seguro y lo afirma bajo juramento, los aseguradores á la gruesa no quedarán exonerados; pero en caso de pérdida, el asegurado tiene que cederles los derechos que tenga contra los aseguradores del buque ó de los efectos, en virtud de la subrogación legal.

Si el dador ejerce sus derechos directamente contra los aseguradores del buque ó de la carga, los aseguradores de la suma prestada quedan exonerados, restituyendo el premio.

Art. 1353. El seguro sobre el casco y quilla de un buque puede hacerse por el valor íntegro del buque con todas sus pertenencias y los gastos verificados hasta emprender viaje, descontados los préstamos á la gruesa que se hubiesen tomado sobre el buque (art. 1350).

Art. 1354. Es lícito hacer asegurar efectos por su valor íntegro, según el precio de compra con todos los gastos hasta ponerlos á bordo, comprendido el premio del seguro, sin que sea necesario especificar el valor de cada objeto.

Art. 1355. Es válido el seguro del valor real de los objetos asegurados, aumentado con el flete, derechos de importación y otros gastos que en caso de llegada feliz deben necesariamente pagarse, siempre que así se estipule expresamente en la póliza.

Art. 1356. Si los objetos asegurados no llegan á buen puerto, queda sin efecto el aumento á que se refiere el artículo anterior, en cuanto pudiera impedir en todo ó en parte el pago del flete, derechos de importación y otros gastos indispensables. Si el flete se ha anticipado al capitán, según convención celebrada antes de la salida, subsiste el seguro en cuanto á esa anticipación; pero en caso de pérdida ó avería, debe probarse el hecho del pago.

Art. 1357. Celebrándose el seguro sobre ganancia esperada, se valuará separadamente en la póliza, con designación de los efectos sobre que se espera el lucro, so pena de nulidad.

Art. 1358. Si se hubiese hecho una valuación en globo de la cosa asegurada, con estipulación expresa de que el exceso del valor sea considerado como ganancia esperada, el seguro sólo será válido en cuanto al valor de los objetos asegurados. El exceso se reducirá á la cantidad de ganancia esperada que pueda probarse, haciéndose la valuación conforme á los arts. 1366 y 1367.

Art. 1359. El flete íntegro puede ser objeto de seguro.

En caso de pérdida ó varamiento del buque, se deducirá del flete asegurado todo lo que se deje de pagar, á consecuencia de ese suceso, por el capitán ó armador á los invididuos de la tripulación por sus sueldos y demás gastos.

Art. 1360. En caso de seguro de la libertad de los navegantes, se estipula una suma para el rescate de la persona asegurada.

Si la persona asegurada es rescatada por una suma menor que la estipulada, la diferencia queda á favor del asegurador. Exigiéndose mayor suma, el asegurado sólo podrá reclamar la cantidad estipulada en la póliza.

Capítulo II.—De la valuación de las cosas aseguradas.

Art. 1361. El valor de la cosa asegurada debe determinarse expresamente en la póliza (arts. 660 y siguientes).

Art. 1362. En el seguro sobre el buque, faltando la declaración del valor, no surte efecto alguno el contrato.

Sin embargo puede hacerse asegurar en una sola póliza y por una sola cantidad, el buque y el cargamento. En tal caso, la suma del seguro será repartida según el valor del buque y de la carga.

Art. 1363. Asegurado el valor íntegro del casco y quilla del buque, puede, sin embargo, ser disminuído ese valor por el juez, oído el dictamen de peritos, aunque hubiera sido determinado en la forma del art. 661:

1°. Si el buque hubiese sido estimado según el precio de compra ó de construcción, y por el tiempo ó los viajes se encontrase su valor disminuído;

2°. Si habiendo sido asegurado el buque para varios viajes, ha perecido después de hacer uno ó más, y percibido el flete.

Art. 1364. Los efectos adquiridos por cambio se valúan por el precio que podrían obtener en la plaza ó puerto de la descarga los efectos que se dieron en cambio, aumentado en la forma de los arts. 1354 y 1355.

Art. 1365. El valor del seguro sobre dinero á la gruesa se prueba por el contrato original, y el del seguro sobre los gastos hechos con el buque ó carga durante el viaje (art. 1116 y 1313), con las respectivas cuentas competentemente legalizadas.

Art. 1366. La ganancia esperada se comprueba por los precios corrientes reconocidos, ó en su defecto, por declaración de peritos que determinen la ganancia que razonablemente se hubiera podido obtener si los efectos asegurados hubiesen llegado al lugar de su destino, después de un viaje ordinario.

Art. 1367. Si resulta de los precios corrientes ó de la tasación de los peritos que, en caso de llegada, la ganancia habría sido inferior á la suma declarada por el asegurado en la póliza, queda exonerado el asegurador pagando esa suma inferior. Nada tiene que pagar, si resulta que los objetos asegurados no habrían producido ganancia alguna.

Art. 1368. En el seguro de los fletes se determina la cantidad asegurada por las pólizas de fletamento, ó por los conocimientos.

En defecto de pólizas ó de conocimientos, y respecto á la carga que pertenezca á los dueños mismos del buque, el importe del flete será determinado por peritos.

Art. 1369. Las valuaciones hechas en moneda extranjera se convertirán en moneda corriente, según el cambio del día en que se firmó la póliza.

Capítulo III.—Del principio y del fin de los riesgos.

Art. 1370. No constando de la póliza de seguro la época precisa en que deben empezar y concluír los riesgos en los seguros sobre buques, empiezan á correr por cuenta del asegurador desde el momento en que el buque leva su primera ancla, y terminan después que ha dado fondo

y amarrado dentro del puerto de su destino en el lugar designado para la descarga, si estuviese cargado, ó en lugar en que diese fondo y amarrase si estuviera en lastre.

ART. 1371. Asegurándose un buque por viaje redondo, ó por más de un viaje, los riesgos corren sin interrupción, por cuenta del asegurador, desde el principio del primer viaje hasta el fin del último.

ART. 1372. En las pólizas de seguro por viaje redondo, están comprendidos los riesgos asegurados que sobrevinieren durante las estadías intermedias, aunque esa estipulación se hubiese omitido en la póliza.

ART. 1373. En los seguros de buques por estadías en algún puerto, los riesgos, en defecto de convención, empiezan á correr desde que el buque da fondo y amarra en el mismo puerto, y acaban en el momento que leva su primera ancla para seguir viaje.

ART. 1374. En el caso de seguro sobre efectos, los riesgos empiezan desde el momento en que han sido transportados á los muelles ó á la orilla del agua en el lugar de la carga para ser embarcados, y sólo terminan después que los efectos han sido descargados en el lugar de la descarga.

Los riesgos corren sin interrupción, aún en el caso de que el capitán se haya visto en la necesidad de descargar en el puerto á que arribara para hacer reparaciones al buque, y acaban cuando el viaje queda legalmente revocado, ó da orden el asegurado para no volver á cargar los efectos, ó se termina el viaje.

ART. 1375. Los riesgos sobre el flete asegurado empiezan desde el momento y á medida que son recibidos á bordo los efectos que pagan flete y acaban desde que salen del buque, y á medida que van saliendo, á no ser que, por estipulación expresa, ó por uso del puerto, el buque esté obligado á recibir la carga á la orilla del agua y á ponerla en tierra por su cuenta.

En tal caso, los riesgos del flete acompañan los riesgos de los efectos.

ART. 1376. Los riesgos de los aseguradores de cantidades dadas á la gruesa empiezan y terminan en el momento en que empiezan y terminan los riesgos del contrato de cambio marítimo á que se refiere el seguro.

ART. 1377. En el seguro de ganancia esperada, los riesgos siguen la suerte de los efectos respectivos, empezando y acabando en las mismas épocas en que empieza y acaba el riesgo del seguro sobre los efectos.

CAPÍTULO IV.—DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR Y DEL ASEGURADO.

ART. 1378. En todos los casos en que el seguro se anula por hecho que no resulte directamente de fuerza mayor, ganarán los aseguradores el premio íntegro siempre que los objetos asegurados hubieren empezado á correr el riesgo, y sólo retendrán el medio por ciento del valor asegurado si no hubiesen empezado á correr los riesgos.

Sin embargo, anulándose algún seguro por viaje redondo, con un solo premio, no adquiere el asegurador sino la mitad del premio estipulado.

Art. 1379. Corren por cuenta del asegurador todas las pérdidas y daños que sobrevengan á las cosas aseguradas por varamiento ó empeño del buque con rotura ó sin ella, por tempestad, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo ó detención por orden del gobierno ó de una potencia extranjera, represalia, y generalmente por todos los accidentes de mar, á no ser que el asegurador haya sido exonerado específicamente de alguno ó algunos riesgos por estipulación inserta en la póliza.

Art. 1380. No son de cuenta de los aseguradores los daños que sobrevengan por hechos del asegurado (art. 639), ó por algunas de las causas siguientes:

1ª. Cambio voluntario de ruta, de viaje ó buque sin consentimiento de los aseguradores.

Se considera voluntario el cambio aunque el buque y la ruta sean más seguros;

2ª. Prolongación voluntaria del viaje más allá del último puerto designado en la póliza, en cuyo caso quedan excluídos los riesgos ulteriores. Acortándose el viaje, surte pleno efecto el seguro si el puerto donde acaba el viaje es de los designados en la póliza para escala (art. 1338), sin que el asegurado tenga derecho para exigir, en tal caso, reducción del premio estipulado;

3ª. Mora de parte del capitán en emprender viaje después de estar provisto de todo lo necesario, en caso de seguro sobre casco y quilla del buque ó sobre flete;

4ª. Separación espontánea de un convoy ú otro buque armado, habiendo estipulación de ir en conserva con él.

Será lo mismo en el caso de que, habiendo sido forzosa la separación y teniendo de nuevo el buque ocasión de unirse á la escolta, no lo verificase;

5ª. Vicio intrínseco, mala calidad ó mal acondicionamiento del objeto asegurado (art. 639);

6ª. Merma ó derramamiento de líquidos (art. 1267);

7ª. Falta de estiva, ó mal arrumaje de la carga;

8ª. Disminución natural de artículos que por su calidad son susceptibles de disolución, disminución ó quiebra en peso ó medida, entre su embarco ó desembarco, á no ser que el buque haya naufragado ó encallado, ó que los efectos hayan sido descargados y vueltos á cargar en un puerto de arribada necesaria.

En los casos que el asegurador tenga que pagar el daño, debe deducirse la merma ordinaria que suelen sufrir efectos de la misma naturaleza, según dictamen de peritos (art. 1252).

Cuando esa disminución natural tuviera lugar, no responderá el asegurador, si la avería no alcanzare al diez por ciento del valor del seguro, á no ser que el buque hubiese estado encallado, ó los efectos se hubiesen descargado por motivo de fuerza mayor, ó mediase estipulación contraria en la póliza;

9ª. Deterioración de amarras, velamen ú otras pertencias del buque, procedente del uso ordinario á que están destinadas;

10. Avería simple ó particular que, incluídos los gastos de los documentos justificativos, no alcance á tres por ciento del valor asegurado;

11. Baratería del capitán ó de la tripulación, á no ser que mediare estipulación contraria en la póliza. Esa estipulación es nula cuando el seguro ha sido celebrado por el capitán, de cuenta propia ó ajena.

Se llama baratería todo acto, por su naturaleza criminal, ejecutado por el capitán en el ejercicio de su empleo ó por la tripulación, ó por uno y otra conjuntamente, del cual resulte daño grave al buque ó á la carga, en oposición á la voluntad presunta de los dueños del buque.

Art. 1381. El asegurador, que toma los riesgos de baratería, responde por las pérdidas ó daños procedentes de la baratería del capitán ó de la tripulación, ya sea por consecuencia inmediata ó casual, siempre que el daño ó pérdida se haya verificado dentro del tiempo de los riesgos tomados y en el viaje y puertos de la póliza.

Art. 1382. Los aseguradores no responden de los daños que resulten al buque por la falta de exacta observancia de las leyes y reglamentos (art. 1125); pero esa falta no los exonera de la responsabilidad de los daños que de ella resultaren á la carga que han asegurado.

Art. 1383. Trasladándose el cargamento, después de empezado el viaje, á buque diverso del designado en la póliza por razón de innavegabilidad, ó fuerza mayor, seguirán corriendo los riesgos por cuenta del asegurador hasta que el buque llegue al puerto del destino, aunque el nuevo buque sea de diversa bandera, con tal que no fuere enemiga.

Art. 1384. La cláusula "libre de averías," exonera á los aseguradores de las averías simples ó particulares. La cláusula "libre de toda avería," los exonera también de las gruesas ó comunes.

Sin embargo, ninguna de estas cláusulas exonera á los aseguradores en los casos en que hubiere lugar al abandono.

Art. 1385. La cláusula "libre de hostilidad," exonera al asegurador de los daños ó pérdidas que sobrevengan por efecto de hostilidades. En tal caso, el contrato de seguro cesa desde que fué retardado el viaje, ó cambiada la derrota por causa de hostilidad, salva la obligación del asegurador de indemnizar el daño que hubiese tenido lugar antes de las hostilidades.

Sin embargo, si, al estipular la excepción de hostilidades, se ha convenido que el asegurado, á pesar del apresamiento, sería indemnizado de las pérdidas ordinarias, el asegurador responde por todos los daños que no resulten de las hostilidades hasta que el buque quede fondeado en el puerto. En caso de duda sobre la causa de la pérdida, se presume que la cosa asegurada ha perecido por los riesgos de mar, y es responsable el asegurador.

ART. 1386. Si un buque ó un cargamento asegurado con la cláusula "libre de hostilidades," han sido hostilmente apresados ó retenidos en un puerto, se presumen apresados en el mar, y cesa la responsabilidad del asegurador.

ART. 1387. Cuando se señala en la póliza un tiempo limitado para el seguro, concluirá la responsabilidad de los aseguradores transcurrido que sea el plazo, aun cuando estén pendientes los riesgos de las cosas aseguradas, pudiendo el asegurado celebrar sobre ellos nuevo contrato.

ART. 1388. El asegurado debe participar sin demora al asegurador, y habiendo diversos en la misma póliza, al primer firmante, todas las noticias que recibiere de cualquier daño sufrido por el buque ó la carga (art. 668).

ART. 1389. Mientras el asegurado no verifique el abandono que tenga derecho á hacer, en caso de naufragio, varamiento ú otro riesgo de mar, está obligado á emplear toda la diligencia posible para salvar ó reclamar las cosas aseguradas (art. 668), sin que, para tales casos, sea necesario mandato del asegurador, que quedará en la obligación de pagar al asegurado la cantidad que sea necesaria para la reclamación intentada ó que se pueda intentar.

El mal éxito de esas reclamaciones no perjudica al reembolso que tiene derecho á exigir al asegurador.

ART. 1390. Cuando el asegurado no pueda hacer por sí las respectivas reclamaciones, por deber tener lugar fuera de su domicilio, debe nombrar para ese fin un mandatario idóneo, avisando el nombramiento al asegurador. Dado el aviso, cesa toda su responsabilidad á ese respecto, quedando únicamente obligado á ceder al asegurador, siempre que éste lo exigiere, las acciones que puedan competirle por los actos de su mandatario.

ART. 1391. El asegurado, en caso de apresamiento ó embargo ilegítimo, tiene obligación de reclamar la cosa asegurada, aunque la póliza no designe la nación á que el dueño pertenece, á no ser que en la misma póliza se le haya dispensado expresamente esa obligación.

ART. 1392. En el caso de los tres artículos precedentes, el asegurado tiene obligación de obrar de acuerdo con los aseguradores. No habiendo tiempo para consultar, obrará como mejor le pareciere, corriendo todos los gastos por cuenta de los aseguradores (art. 1389).

ART. 1393. En caso de abandono admitido por los aseguradores, ó de haber tomado éstos sobre sí las diligencias respectivas al salvamento

ó á las reclamaciones, cesan las referidas obligaciones del capitán y del asegurado.

Art. 1394. La sentencia de un tribunal extranjero, aunque parezca basada en fundamentos manifiestamente injustos, ó hechos notoriamente falsos ó desfigurados, no basta para exonerar al asegurador del pago de la pérdida, si el asegurado puede probar que la cosa asegurada era realmente de propiedad neutral, y que ha empleado todos los medios á su alcance, y producido todas las pruebas que le era posible prestar, para impedir la declaración de buena presa.

Art. 1395. En caso de seguro sobre préstamo á la gruesa, el asegurador no responde del fraude ni de la negligencia del tomador, á no ser que en la póliza hubiese estipulación expresa en contrario.

Art. 1396. El cambio de viaje, por hecho del tomador, rescinde el contrato de seguro hecho sobre préstamo á la gruesa, á no mediar en la póliza estipulación en contrario. Rescindido el contrato, el asegurador recibe medio por ciento sobre el valor asegurado (art. 1389).

Art. 1397. Si se hubiese estipulado que el premio del seguro se aumentaría en caso de sobrevenir guerra ú otros acontecimientos, y no se hubiese fijado la cuota de ese aumento, se hará su regulación por peritos, nombrados por las partes, habida consideración á los riesgos corridos, á las circunstancias especiales y á las estipulaciones de la póliza.

Art. 1398. En caso de que no se hayan expedido los objetos asegurados ó que se hayan expedido en una cantidad menor que la estipulada, ó que por error se haya asegurado un valor más alto del que realmente tienen los efectos, y en general, en todos los casos previstos en el art. 666, gana el asegurador la mitad del premio con las distinciones establecidas en el art. 1378.

Art. 1399. El que haya celebrado un seguro por cuenta ajena, sin indicar en la póliza el nombre de la persona por cuya cuenta haya obrado, no podrá exigir la devolución del premio, aunque alegue que el interesado no ha remitido los efectos asegurados, ó que los ha enviado en menor cantidad que la estipulada.

Art. 1400. Es nulo el ajuste que se hiciere en alta mar con los apresadores para rescatar la cosa asegurada, á no ser que para ello mediase autorización expresa en la póliza.

La restitución gratuita, hecha por los apresadores, cede siempre en beneficio de los dueños de los efectos asegurados, aun cuando haya sido hecha á favor del capitán ó de cualquiera otra persona.

Art. 1401. Cuando en la póliza no se haya designado la época en que el asegurador deba verificar el pago de las cosas aseguradas, ó los daños que sean de su cuenta, estará obligado á verificarlo en los diez días siguientes á la presentación de la cuenta instruída con los documentos respectivos.

Art. 1402. La cuenta del asegurado debe ir acompañada de documentos que justifiquen:

El contrato de seguro;

El embarque de los efectos asegurados;

El viaje del buque;

La pérdida de las cosas aseguradas.

Estos documentos se comunicarán á los aseguradores para que, en su vista, verifiquen el pago del seguro, ó deduzcan su oposición.

Art. 1403. Siempre que el asegurado demande el pago de la cantidad asegurada, en virtud de póliza que traiga aparejada ejecución, el juez hará pagar inmediatamente por los aseguradores, y por la vía de apremio, la cantidad demandada, prestando el demandante fianzas suficientes que respondan en su caso de la restitución de la cantidad percibida y sus intereses legales; pero por su parte los aseguradores, verificado el pago bajo fianza, podrán contradecir en vía ordinaria los hechos en que se apoye el asegurado y se les admitirá la prueba que dieren, estándose al resultado de ese juicio.

Si los aseguradores no usaren de su derecho en el término de seis mesas contados desde el día en que se verificó el pago bajo de fianza, no serán después oídos y el juez, á petición del asegurado, mandará chancelar la fianza.

Capítulo V.—Del abandono.

Art. 1404. El asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas, dejándolas por cuenta de los aseguradores, y exigir de éstos las cantidades que aseguraron sobre ellas, en los casos de:

Apresamiento;

Naufragio;

Rotura ó varamiento del buque que lo inhabilite para navegar;

Embargo ó detención por orden del Gobierno propio, ó extranjero;

Imposibilidad de que las cosas aseguradas lleguen á su destino;

Pérdida total de las cosas aseguradas;

Deterioracíon que disminuya su valor hasta las tres cuartas partes de su totalidad.

Todos los demás daños se reputan avería, y se soportarán por quien corresponda, según los términos en que se haya contratado el seguro.

Art. 1405. El abandono, en los casos expresados en el artículo precedente, debe hacerse judicialmente dentro de los términos establecidos en los arts. 1407 y siguientes.

No puede hacerse el abandono sino por el mismo propietario, por el comisionado que hizo el seguro, ó por otra persona especialmente autorizada por el propietario.

Art. 1406. No es admisible el abandono por causa de innavegabilidad, si el buque, siendo debidamente reparado, puede ser puesto en estado de continuar viaje hasta el lugar de su destino, á no ser que, de

los presupuestos que judicialmente se levantasen, viniese á resultar que los costos de la reparación subirían á más de las tres cuartas partes del valor en que se aseguró el buque.

Art. 1407. Si el buque ó los efectos han encallado ó sido apresados ó embargados, el abandono puede hacerse inmediatamente cuando los aseguradores rehusen ó descuiden hacer al asegurado los adelantos necesarios para atender á los gastos del salvamento ó de la reclamación (art. 1389).

En caso de contestación, esa suma será determinada por el juez.

Debe ser pagada por el asegurador aun en el caso de que los gastos, unidos al importe del daño que tienen que indemnizar, excedan á la suma sobre que se contrajo el seguro.

Art. 1408. El asegurado puede hacer abandono y exigir el pago de los objetos asegurados, sin necesidad de probar su pérdida, si pasados seis meses contados desde la salida del buque, en los viajes para cualquier puerto de la América Meridional, ó un año para otro cualquier puerto del mundo, no se hubiese recibido noticia alguna del buque.

Si resultase que el buque no se había perdido, ó se probare que la pérdida tuvo lugar después de concluìdo el plazo estipulado para los riesgos (art. 1387), el asegurado tendrá que devolver las cantidades que hubiese percibido.

Art. 1409. En los casos de apresamiento ó embargo de alguna potencia, podrá hacerse el abandono seis meses después del apresamiento ó del embargo, si durase más tiempo.

Art. 1410. Cuando los efectos deteriorados ó los buques declarados innavegables son vendidos en el viaje, puede el asegurado hacer abandono de sus derechos al asegurador, si á pesar de sus diligencias no puede recibir el precio de los objetos asegurados en los plazos designados en el art. 1408. Esos plazos empiezan á correr desde el día en que se recibió la noticia del desastre.

Se tendrá por recibida la noticia desde que se haga notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó se le pruebe, por cualquier medio legítimo, que recibió aviso del suceso por medio del capitán, el consignatario ó cualquier otro corresponsal.

Art. 1411. En los casos especificados en los tres artículos precedentes, el abandono será notificado á los aseguradores en el plazo de tres meses, contados desde la expiración de las diversas épocas señaladas en los referidos artículos.

El abandono, en todos los demás casos, debe ser intimado á los aseguradores en el plazo de seis meses ó un año, según la distinción del art. 1408, contados desde el día de la llegada de la noticia del desastre.

Art. 1412. El asegurado en ningún caso está obligado á hacer abandono.

No será admitido el que haga vencidos los plazos señalados en el artículo precedente.

Art. 1413. El abandono sólo es admisible por pérdidas ocurridas después de comenzado el viaje asegurado.

El abandono no puede, sin consentimiento del asegurador, ser parcial, ni condicional, sino que debe comprender todos los efectos contenidos en la póliza. Sin embargo, si en la misma póliza se hubiese asegurado el buque y el cargamento, determinándose el valor de cada objeto, puede tener lugar el abandono de cada uno de los dos separadamente.

Si el buque ó efectos no han sido asegurados por su valor íntegro, de modo que el asegurado haya corrido en parte los riesgos, el abandono se extiende hasta la suma concurrente de lo asegurado, en proporción á lo que dejó de asegurarse.

Art. 1414. En el caso de innavegabilidad del buque, puede el asegurado hacer abandono, si el capitán, cargadores ó personas que los representan, no pudieren fletar otro buque para transportar la carga á su destino, dentro de sesenta días contados después de declarada la innavegabilidad (art. 1235).

Art. 1415. No se admite el abandono cuando, en los casos de apresamiento, constase que el buque fué represado antes de intimado el abandono, á no ser que los daños sufridos por el apresamiento y los gastos y premio de la represa ó salvamento alcancen á tres cuartos á lo menos del valor asegurado, ó si, por consecuencia del represamiento, los efectos asegurados hubiesen pasado al dominio de tercero.

Art. 1416. Se comprende en el abandono del buque el flete de los efectos que se salven, aun cuando se haya pagado con anticipación y se considerará como pertenencia de los aseguradores, salva la preferencia que pueda competir sobre ellos á los individuos de la tripulación por los sueldos vencidos en el viaje (art. 1193), y á otros cualesquier acreedores privilegiados.

Art. 1417. Si los fletes se hallasen asegurados, pertenecerán á los aseguradores los que se debiesen por los efectos que se hubiesen salvado, deducidos los gastos de salvamento y los sueldos debidos á los individuos de la tripulación por el viaje (art. 1181).

Art. 1418. El asegurado, en los casos en que puede hacer abandono, está obligado á participar á los aseguradores los avisos que hubiese recibido, dentro de veinticuatro horas de su recepción, ó por el correo más próximo, so pena de daños y perjuicios.

Art. 1419. El asegurado, al hacer abandono, tiene obligación de participar á los aseguradores todas los diligencias que haya hecho para salvar los efectos asegurados, designando las personas y corresponsales que para tal fin haya empleado.

Está asimismo obligado á declarar todos los seguros que ha celebrado por sí, ó por otro, ó que hubiese ordenado se celebrasen sobre los objetos asegurados; así como los préstamos á la gruesa, que se hayan tomado con su conocimiento, sobre el buque ó los efectos. Hasta que

haya hecho esa declaración, no empezará á correr el plazo en que debe ser reintegrado del valor de los efectos (art. 1401).

Art. 1420. Si el asegurado cometiera fraude en la declaración que prescribe el artículo precedente, perderá todos los derechos que le competían por el seguro, sin dejar de responder al pago de los préstamos que hubiese tomado sobre los efectos asegurados, aunque se hubiesen perdido.

Art. 1421. Admitido por el asegurador el abandono, ó declarándose válido en juicio, se transfiere á los aseguradores el dominio de las cosas abandonadas, desde el momento en que se propuso el abandono, correspondiéndoles las mejoras ó detrimentos que en ellas sobrevengan.

Sin embargo, lo que se debe al asegurado se pagará con preferencia ó privilegio sobre las cosas abondonadas.

Art. 1422. El abandono, válidamente verificado, no puede revocarse aunque el asegurado ofrezca devolver la suma recibida ó el asegurador, que haya recobrado la cosa asegurada, esté pronto á devolverla.

Título X.—*De los seguros contra los riesgos del transporte por tierra, ó por ríos y aguas interiores.*

Art. 1423. La póliza debe enunciar, además de las circunstancias prescritas por el art. 645:

1°. El tiempo que debe durar el viaje, si en la carta de porte hay estipulación á ese respecto;

2°. Si el viaje debe ser continuado sin interrupción;

3°. El nombre del acarreador ó del comisionista de transporte.

Art. 1424. Los seguros que tienen por objeto el transporte por tierra ó por los ríos y aguas interiores, serán determinados, en general, conforme á las disposiciones relativas á los seguros marítimos, salvas las modificaciones establecidas en los artículos siguientes.

Art. 1425. En caso de seguro de efectos, empiezan á correr los riesgos por cuenta del asegurador desde que los efectos son llevados á los lugares donde deben ser cargados, y acaban desde que los efectos llegan al lugar de su destino y son entregados ó puestos á la disposición del asegurado ó de su mandatario.

Art. 1426. En caso de seguro de efectos que deban ser transportados por tierra ó por los ríos y aguas interiores, ó alternativamente por tierra y por agua, no responde de los daños el asegurador si la travesía se ha efectuado, sin necesidad, por caminos extraordinarios, ó de una manera que no sea común.

Art. 1427. Si el tiempo del viaje se ha determinado por la carta de porte, y se ha hecho mención de ella en la póliza (art. 1423, núm. 1°), el asegurador no responde de los daños que hayan tenido lugar después del plazo dentro del cual debieran haber sido transportados los efectos.

Art. 1428. En caso de seguro de efectos que deben ser transportados por tierra, ó por agua, ó por agua y tierra alternativamente, seguirán los riesgos por cuenta del asegurador, aun cuando en la continuación del viaje sean descargados, almacenados y vueltos á cargar en otros buques ó carros.

Art. 1429. Lo mismo sucederá en caso de seguro de efectos que deban transportarse por ríos ó aguas interiores, cuando se cargan en otros buques, á no ser que en la póliza de seguro se haya estipulado que el transporte deba hacerse en buque determinado. Aún en este último caso, continuarán los riesgos por cuenta del asegurador, si se ha transbordado la carga para hacer flotar el buque, estando bajo el río, ó por otros motivos igualmente imperiosos.

Art. 1430. En caso de seguro de objetos que deban transportarse por tierra, responde el asegurador de los daños causados por culpa ó fraude de los que están encargados de recibir ó de entregar los efectos.

Art. 1431. En los casos en que es admisible el abandono, conforme á las disposiciones del capítulo 5° del título precedente, el asegurado sólo puede verificar el abandono en el plazo de un mes contado desde el día en que llegó á su noticia el daño ó pérdida (art. 1410).

Art. 1432. Los interesados pueden, por estipulación expresa, separarse de las reglas establecidas en los arts. 1425 y siguientes.

VENEZUELA.

Título V.—*Del fletamento.*

Sección I.—Del contrato de fletamento.

Art. 637. El contrato de fletamento debe hacerse por escrito; y si fuere por documento privado, se harán de él tantos ejemplares cuantas sean las partes interesadas.

Debe expresar:

La clase, nombre y toneladas de la nave;

Su bandera y el lugar de su matrícula;

El nombre del capitán y de los contratantes;

Si se fleta el todo ó parte de la nave; expresándose la cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obligan respectivamente á cargar y recibir;

Los lugares y tiempos convenidos para la carga y descarga;

El precio convenido y el tiempo de su pago;

La indemnización que se pacte para los casos de demora;

Cualquiera otra condición en que convengan los contratantes;

Art. 638. El cambio de capitán ó patrón indicado en el escrito, aún por separación hecha por el propietario de la nave, no hace cesar los efectos del contrato de fletamento, salvo convención en contrario.

Art. 639. Si el tiempo de la carga y de la descarga no está fijado en el contrato, se arregla según el uso de la plaza respectiva.

Art. 640. Si el tiempo y modo de pago no estuvieren fijados en el contrato, el flete es exigible, hecha que sea la descarga.

Art. 641. Las naves pueden ser fletadas por viaje, por mes, ó de cualquier otra manera en que convengan los contratantes.

Art. 642. El viaje se considera principiado desde la salida de la nave del lugar donde principió á recibir su carga, ó del lugar donde tomó el lastre, si debió salir en lastre.

Art. 643. Cuando la nave es fletada por mes, no habiendo pacto en contrario, se entiende que el término principia desde que se hace á la vela.

Art. 644. Si el fletador no ha puesto á bordo carga alguna en el lapso fijado por el contrato ó por el uso, en su caso, el fletante puede á su elección:

1°. Exigir la indemnización que se haya fijado en el contrato para casos de demora ó una que fijen expertos, á falta de convenio;

2°. Rescindir el contrato y exigir del fletador la mitad del flete estipulado;

3°. Emprender el viaje en lastre, setenta y dos horas después de haber hecho citar al fletador; y exigir de éste, rendido el viaje, íntegros el flete y las estadías á que hubiere lugar.

Art. 645. Cuando el fletador no ha cargado sino parte de la carga en el tiempo fijado en el contrato, el fletante tiene derecho á elegir entre reclamar las indemnizaciones expresadas en el artículo anterior y emprender el viaje con la parte de cargamento recibido, en los términos expresados en el número tercero del mismo artículo.

Art. 646. Si la nave hubiere salido del puerto con parte de la carga, en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, y le sobreviniere un caso de avería gruesa, el fletante podrá exigir del fletador, por contribución, las dos terceras partes de lo que le correspondería á lo que no cargó.

Art. 647. Cuando el fletante tenga el derecho de hacer salir la nave con parte de la carga, podrá cargarla sin el consentimiento del fletador para asegurar el flete y la contribución en el caso de avería gruesa; pero el beneficio del flete corresponderá al fletador, y será en su descargo la contribución que en la avería corresponda á estas mercancías.

Art. 648. Si el fletador, sin haber cargado nada, quiere rescindir el contrato antes de vencer el término para cargar, estipulado en él, podrá hacerlo pagando al fletante la mitad del flete convenido. Si hubiere pagado algo, pagará además los gastos de descarga y los perjuicios que cause esta operación.

Las reglas precedentes son aplicables al desistimiento del fletamento por viaje redondo; y si éste fuere por meses, se calculará por expertos la duración probable del viaje.

Art. 649. Si el fletador cargare más de lo convenido en el contrato, pagará el flete del exceso según el precio estipulado en el mismo contrato.

Art. 650. El capitán puede poner en tierra, en el lugar de la carga, los efectos que encuentre en la nave embarcados sin su consentimiento, ó cobrar por ellos el flete más alto que se acostumbre en la misma plaza.

Art. 651. El fletante que declare tener la nave mayor capacidad de la que tiene, es responsable de los perjuicios que ocasione al fletador, salvo que el error no exceda de la cuadragésima parte, ó que la declaración esté conforme con la certificación de arqueo.

Art. 652. Si fletada una nave para ida y vuelta, retorna sin carga ó con carga incompleta por causa del fletador, satisfará éste el flete íntegro.

Art. 653. El fletador está en la obligación de entregar al fletante ó al capitán, en el término de cuarenta y ocho horas después de terminada la carga, los papeles y documentos prescritos por la ley para el transporte de mercancías, á menos que haya convención en contrario.

Si el fletador no cumpliere con esta obligación, será responsable de los daños y perjuicios; y el fletante ó el capitán podrán ser autorizados por el juez, según las circunstancias, para descargar las mercancías.

Art. 654. Siempre que la nave sufriere retardo en su salida, en su navegación ó en el lugar de su descarga, por hecho del fletador, sufrirá éste los gastos de la demora.

Art. 655. El fletante es responsable de los daños y perjuicios que sufra el fletador, si la nave no pudiere recibir la carga en el tiempo fijado en el contrato; ó hubiere retardo en la salida, en la navegación ó en el lugar de su descarga, por culpa del capitán ó del mismo fletante.

Art. 656. Cuando una nave ofrece tomar á flete la carga que se presente, el fletante ó el capitán podrán fijar el tiempo durante el cual la recibirán. Después de este tiempo la nave deberá salir con el primer viento ó la primera marea favorable, si no se pactare otra cosa entre el capitán y los cargadores.

Art. 657. Si una nave ofrece tomar á flete la carga que se presente y no hay fijado tiempo para la salida, cada uno de los cargadores podrá sacar su carga sin pagar flete, devolviendo los conocimientos que se hubieren firmado y pagando los gastos de carga y descarga.

Sin embargo, si la nave estuviere ya cargada en más de las tres cuartas partes de su cabida, el capitán estará en la obligación de salir en la primera ocasión favorable, si lo exige la mayoría de los cargadores, ocho días después de la intimación al efecto, sin que ninguno de los cargadores pueda retirar su carga.

Art. 658. Si una nave fuere detenida á la salida, durante el viaje ó en el lugar de la descarga, por hecho ó negligencia del fletador ó de algún cargador, el fletador ó cargador serán responsables para con el fletante,

el capitán y los otros cargadores, de los daños y perjuicios, á los que quedan afectas las mercancías cargadas.

Art. 659. Si la nave fuere detenida en el acto de la salida durante el viaje ó en el puerto de su descarga, por culpa del capitán, éste será responsable para con el fletador y cargadores de los daños y perjuicios que sufran.

Art. 660. En los casos de los dos artículos precedentes, los daños y perjuicios serán fijados por expertos.

Art. 661. Si el fletador ó cargador, sin consentimiento ni conocimiento del capitán, pusiere á bordo efectos de salida ó de entrada prohibidas, ó si causare por algún otro hecho ilícito perjuicios á la nave, al capitán ó á otros interesados, deberá indemnizarlos; y aun en el caso de que sus efectos fueren confiscados deberá pagar el flete íntegro y la avería gruesa.

Art. 662. Si el capitán tuviere que hacer reparar la nave durante el viaje, el fletador y el cargador deberán esperar que la nave esté reparada, ó sacar sus efectos pagando el flete, los gastos de descarga y de estiva y la avería gruesa, debiendo restituír los conocimientos. Si alguno de estos hubiese sido despachado ya, el desembarco de los efectos sólo podrá tener lugar por disposición de un tribunal competente, y bajo fianza que dé el fletador ó cargador por las consecuencias que tengan los conocimientos despachados.

Si la nave fuere fletada por mes, no deberá pagar flete durante la reparación; ni aumento de flete si la nave fuere fletada por viaje.

Art. 663. Si la nave no pudiere ser reparada, el capitán deberá fletar por su cuenta una ó varias naves para trasportar las mercancías al lugar de su destino, sin poder exigir aumento de flete.

Si el capitán no pudiere conseguir naves para el trasporte, deberá tomar todas las medidas necesarias para que no sufran deterioro las mercancías, y dar aviso á los fletadores ó cargadores, para que ellos dispongan la traslación de las mercancías á su destino primitivo, ú otra cosa que tengan por conveniente.

En el primer caso los fletadores ó cargadores pagarán el flete íntegro, y los gastos de trasporte serán por cuenta del capitán; en el segundo caso pagarán el flete proporcional hasta el punto donde fué interrumpido el viaje, y los gastos de ahí en adelante son de su cuenta.

Art. 664. Será responsable el capitán de daños y perjuicios y perderá el flete, si se le probare que la nave antes de salir del puerto no se hallaba en estado de navegar. La prueba es admisible no obstante las certificaciones y visita de salida.

Art. 665. Se debe el flete de las mercancías de que el capitán se haya visto precisado á disponer para necesidades urgentes de la nave, en los casos en que lo permita este Código, si la nave llegare á buen puerto; y en proporción al camino hecho, si naufragare.

Art. 666. Se debe el flete de las mercancías arrojadas al mar para salvar la nave, á reserva de la contribución como avería gruesa.

Art. 667. Si estuviere bloqueado el puerto á que la nave va destinada, el capitán, si no tiene órdenes contrarias, debe conducir el cargamento á uno de los puertos vecinos de la misma nación á que le fuere posible y permitido abordar, y se debe pagar el flete.

Art. 668. No se debe el flete de las mercancías perdidas por naufragio ó zaborda, ó apresadas por enemigos ó piratas, y si ha sido pagado anticipadamente debe restituírse, á menos que haya convención en contrario.

Art. 669. Si la nave y las mercancías fueren rescatadas, ó si las mercancías fueren salvadas del naufragio, el flete deberá pagarse hasta el lugar del apresamiento ó del naufragio; y si el capitán llevare las mercancías á su destino, recibirá íntegro el flete.

Art. 670. Ningún flete será debido por las mercancías, parte del cargamento, que fueren salvadas en el mar ó en la costa sin cooperación del capitán, y que después fueren entregadas á los interesados.

Art. 671. Vencido el tiempo de la descarga fijado en el contrato ó por disposición legal, el capitán tendrá el derecho de exigir del fletador ó del consignatario la descarga de la nave y el pago del flete y de la avería.

Art. 672. Si han trascurrido los días de estadía y hay cuestión sobre la descarga, el capitán podrá, con autorización del juez, descargar las mercancías y ponerlas en depósito en manos de un tercero, sin perjuicio del derecho del fletante sobre las mismas mercancías.

Art. 673. El capitán no puede retener las mercancías á bordo de la nave por falta de pago del flete, de la avería gruesa ó de gastos.

Puede exigir el depósito de las mercancías en manos de tercero hasta el pago de lo que corresponda; y si son efectos sujetos á deterioro, puede pedir la autorización judicial para su venta.

Si la avería gruesa no pudiere ser ajustada inmediatamente, podrá pedir la consignación judicial de una suma que fijará el juez.

Art. 674. El capitán tiene preferencia sobre todos los demás acreedores por el flete, averías y gastos de las mercancías trasportadas, durante veinte días de su entrega si no han pasado á manos de terceros.

Art. 675. El capitán que entregare las mercancías sin hacerse pagar el flete, las averías y otros gastos, ó sin tomar las precauciones que le acuerdan las leyes vigentes en el lugar de la descarga, pierde su derecho contra el fletador ó cargador, si éstos probaren haber tenido la suma correspondiente en poder de aquél que recibiere las mercancías, ó que no pueden obtener el reembolso por la quiebra de éste.

Art. 676. Si el consignatario se negare á recibir las mercancías, el capitán puede, con autorización del juez, hacer vender una parte,

y en caso necesario, el todo, para el pago del flete, de las averías y gastos, debiendo depositar judicialmente el exceso, y sin perjuicio de sus derechos contra el fletador ó el cargador por el déficit.

Si la negativa del consignatario se fundare en averías ú otra causa de que hubiere de responder el capitán, podrá éste ser obligado á dar fianza suficiente antes de pagársele el flete.

Art. 677. Cuando el flete fuere ajustado por número, medida ó peso, el capitán tendrá el derecho de exigir que las mercancías sean contadas, medidas ó pesadas en el acto de la descarga.

Art. 678. Si en el caso del artículo que precede, el capitán descargare las mercancías, sin contarlas, medirlas ó pesarlas, el consignatario tendrá derecho de hacer constar su identidad, el número, la medida ó el peso, aun con el testimonio de las personas que hubieren estado empleadas en la descarga.

Art. 679. Si hubiere presunción de que las mercancías están averiadas ó disminuídas, el capitán, el consignatario ó cualquier otra persona interesada pueden exigir que las mercancías sean examinadas judicialmente á bordo de la nave antes de la descarga.

Esta solicitud por parte del capitán en nada perjudica su defensa.

Art. 680. Si las mercancías fueren entregadas mediante un recibo suelto ó estampado en el conocimiento, en que se exprese que están averiadas ó disminuídas, los consignatarios conservan el derecho de hacerlas examinar judicialmente, siempre que la solicitud se haga en las cuarenta y ocho horas después de la entrega.

Art. 681. Si la avería ó la disminución no fueren visibles exteriormente, la inspección judicial puede hacerse válidamente después de haber pasado las mercancías á manos del consignatario, siempre que se solicite en las setenta y dos horas después de la entrega, y que la identidad de las mercancías se compruebe según lo dispuesto en el art. 678, ó por otro medio legal.

Art. 682. El cargador no puede abandonar por el flete las mercancías que han perdido de su valor, ó que se han deteriorado por vicio propio ó por caso fortuito. Mas si son vasijas que contengan vino, aceite, miel ú otros líquidos, y éstos se han reducido á menos de la mitad, puede el cargador abandonar éstas por el flete, excepto que el capitán pruebe que la disminución provino de vicio propio de las vasijas ó que estuvieren tapadas defectuosamente.

Art. 683. El contrato de fletamento queda resuelto de derecho, sin que ninguna de las partes pueda exigir flete ni indemnización, si ocurriere alguna de las circunstancias siguientes, antes de la salida de la nave:

1ª. Si la salida de la nave fuere impedida por fuerza mayor;

2ª. Si hubiere prohibición de exportar del lugar de su salida todos ó parte de los efectos comprendidos en un mismo contrato de fletamento, ó de importarlos en el de su destino;

3ª. Si hubiere interdicción de comercio con el país á que estuviere destinada la nave, ó fuere bloqueado el puerto del destino.

En estos casos los gastos de carga y de descarga son por cuenta del fletador, y del fletante los salarios y gastos de la tripulación.

Art. 684. El contrato de fletamento podrá resolverse á exigencia de una de las partes, si antes de principiarse el viaje sobreviene una guerra por la cual la nave y el cargamento, ó cualquiera de ellos dejen de ser considerados como propiedad neutral.

Si no estuvieren libres la nave ni el cargamento, ninguna de las partes puede exigir á la otra indemnización alguna; los gastos de la carga y de la descarga serán en este caso por cuenta del fletador.

Si sólo el cargamento no estuviere libre, el fletador pagará al fletante todos los gastos necesarios para el equipo de la nave y para los sueldos y manutención de la tripulación hasta el día en que se exija la resolución; ó si las mercancías ya estuvieren á bordo, hasta el día de la descarga.

Si sólo la nave no estuviere libre, el capitán pagará todos los gastos de la carga y de la descarga.

Art. 685. En los casos mencionados en los dos artículos anteriores, el capitán conserva los derechos que hubiere adquirido al pago de estadías, y por avería gruesa por daños sobrevenidos antes de la resolución del contrato.

Art. 686. Si una nave fletada para varios destinos, después de haber terminado un viaje, se hallare en el puerto en que otro viaje debería comenzar, se observarán las disposiciones siguientes, caso de sobrevenir una guerra antes de principiarse el viaje nuevo:

1°. Si no estuvieren libres ni la nave ni la carga, la nave deberá permanecer en el puerto hasta la paz; ó hasta que pueda salir con un convoy, ó de otra manera segura; ó hasta que el capitán reciba órdenes del propietario y de los cargadores.

Si la nave estuviere cargada, el capitán podrá depositar las mercancías en almacenes ó en otros lugares seguros, hasta que se pueda continuar el viaje, ó hasta que se tomen otras medidas. Los sueldos y la manutención de la tripulación, los alquileres de almacenes y demás gastos causados por el retardo, se pagarán como avería gruesa.

Si la nave no estuviere cargada aún, las dos terceras partes de los gastos serán por cuenta del fletador;

2°. Si la nave sola no estuviere libre, el contrato será resuelto, si lo exige el fletador, por lo que resta del viaje.

Si la nave estuviere cargada, el fletante paga los gastos de carga y descarga. En este caso sólo podrá exigir el flete por el viaje hecho, las estadías y la avería gruesa;

3°. Si, al contrario, la nave estuviere libre, y no lo estuviere el cargamento, y el fletador no quisiere cargar la nave, podrá salir sin

carga y completar su viaje, con derecho á exigir la totalidad del flete terminado que sea el viaje.

Por lo que respecta á avería y gastos de carga del nuevo cargamento y del flete que resulte de éste, se observará lo dispuesto en los arts. 646 y 647.

ART. 687. Cuando una nave es fletada en lastre para otra plaza donde debe recibir carga para un viaje, queda resuelto el contrato, si habiendo llegado la nave al lugar de la carga, sobreviene una guerra que le impida seguir el viaje, sin que haya lugar á indemnización por ninguna de las partes, si el impedimento proviene de la nave sola, ó de ella y del cargamento; pero si proviniere del cargamento, sólo el fletador deberá pagar la mitad del flete convenido.

ART. 688. Si por sobrevenir una interdicción de comercio con el país á que se dirija la nave, ó por riesgo de enemigos ó piratas, se viere el capitán precisado á regresar con la carga, se le deberá sólo el flete de la ida, aunque el contrato haya sido por ida y vuelta.

ART. 689. Subsiste el fletamento cuando sólo ocurran accidentes de fuerza mayor que impidan por poco tiempo la salida de la nave, ó cuando acontezcan durante el viaje, sin culpa del capitán; sin lugar, en tales casos, á indemnización ó aumento de flete; y si la nave estuviere fletada por mes, no se contará el tiempo de la detención. Durante la detención de la nave, puede el fletador descargar las mercancías á su costa, á condición de volverlas á cargar oportunamente.

ART. 690. Las disposiciones contenidas en esta sección son aplicables á los fletamentos parciales.

SECCIÓN II.—DEL CONOCIMIENTO.

ART. 691. El cargardor y el capitán que recibe la carga se darán mutuamente un conocimiento que expresará:

La fecha;

El nombre y domicilio del capitán;

La clase, nacionalidad, nombre y toneladas de la nave;

El nombre del cargador y del consignatario;

El lugar de la carga y el de su destino;

La naturaleza y cantidad de los objetos que se han de transportar, y sus marcas y números;

El flete convenido.

El conocimiento puede ser á la orden, al portador, ó á favor de persona determinada.

ART. 692. Del conocimiento se harán los ejemplares que exija el cargador, debiendo ser cuatro por lo menos. Cada ejemplar será firmado por el capitán y por el cargador, y debe expresar el número total de ejemplares que se firmen. Uno de los ejemplares lo tomará el capitán.

Art. 693. Dentro de veinte y cuatro horas después de terminada la carga deben firmarse los conocimientos y devolverse al capitán sus recibos provisionales.

Art. 694. Si el capitán no recibiere los efectos contados, pesados ó medidos, podrá indicar en el conocimiento que ignora su especie, número, peso ó medida.

Art. 695. Si el capitán probare que su nave no podía contener la cantidad de efectos mencionados en el conocimiento, esta prueba hará fe contra el cargador; pero el capitán deberá indemnizar á aquéllos que sobre la fe de los conocimientos hubieren pagado al cargador ó al portador del conocimiento más de lo que contenía el buque; sin perjuicio del recurso del capitán contra el cargador.

Art. 696. Los conocimientos hechos según las disposiciones anteriores hacen fe entre las partes interesadas en el cargamento, y entre éllas y los aseguradores.

Art. 697. Si diferentes individuos presentaren cada uno un conocimiento por los mismos efectos, el tribunal decidirá á cuál de ellos debe hacerse la entrega provisional. Se prohibe al capitán descargar las mercancías, si supiere que dos o más individuos son portadores de un conocimiento por las mismas, sino después de autorizado por el tribunal para depositarlas en un lugar que el mismo tribunal designe.

Art. 698. El consignatario debe dar recibo al capitán, si lo exige, de las mercancías que entrega constantes del conocimiento, bajo pena de indemnización de perjuicios.

Sección III.—De los pasajeros.

Art. 699. El contrato de fletamento para el transporte de pasajeros, á falta de convenios especiales, se regla por las siguientes disposiciones:

1°. Si el pasajero no se traslada á bordo en tiempo oportuno, debe pagar al capitán el flete completo;

2°. Si el viaje no se verifica por declaración de muerte del pasajero, de enfermedad ó de otro caso fortuito ó de fuerza mayor con relación á su persona, se debe la mitad del flete, deducción hecha de los gastos de alimentos por la duración probable del viaje, si ellos están comprendidos en el flete; salvo las disposiciones correspondientes de las leyes de marina;

3°. Si el viaje no se verifica por hecho del capitán, el pasajero tiene derecho al pago de daños y perjuicios;

4°. Si el viaje no se verifica por hecho fortuito ó fuerza mayor concerniente á la nave, se rescinde el contrato con restitución del flete que se haya anticipado, pero sin indemnización de ninguna de las dos partes.

ART. 700. Cuando el viaje se interrumpe después de la partida de la nave:

1°. Si el pasajero desembarca voluntariamente en un puerto, debe pagar el flete íntegro;

2°. Si el capitán rehusa continuar el viaje ó es causa del desembarque del pasajero en algún puerto, debe pagar daños y perjuicios;

3°. Si el viaje se interrumpe por caso fortuito ó fuerza mayor respecto de la nave ó de la persona del pasajero, el flete se debe en proporción de la ruta recorrida.

Ningún flete se debe por los herederos del pasajero muerto ó náufrago; pero el flete anticipado no se devuelve.

ART. 701. En caso de retardo de la salida de la nave, el pasajero tiene derecho á alojamiento y á ser alimentado á bordo durante el retardo, si el alimento está incluído en el flete; y además al pago de daños y perjuicios, si el retardo no es el resultado de caso fortuito ó de fuerza mayor.

Si el retardo excede de diez días, el pasajero puede rescindir el contrato, y en tal caso debe restituírsele el flete entero.

Si el retardo es causado por mal tiempo, la disolución del contrato, por parte del pasajero, no tiene lugar sino con la pérdida de un tercio del flete.

La circunstancia del mal tiempo debe ser reconocida y declarada por el capitán de puerto.

ART. 702. La nave fletada exclusivamente para el transporte de pasajeros debe conducirlos directamente, sea cual fuere el número, al puerto de su destino, haciendo las escalas anunciadas antes del contrato de fletamento ó aquéllas que son de uso corriente.

Si la nave se desvía de la ruta y hace estaciones por voluntad ó hecho del capitán, los pasajeros continúan recibiendo alojamiento y alimento, á expensas de la nave; y tienen derecho al pago de daños é intereses, con facultad de resolver el contrato.

Si la nave, á más de los pasajeros, lleva cargamento de mercancías ú otros objetos, el capitán tiene la facultad de hacer durante el viaje las arribadas necesarias para descarga.

ART. 703. En caso de retardo durante el viaje causado por detención ordenda por una potencia ó por necesidad de reparar la nave:

1°. El pasajero, si no quisiere esperar el fin de la detención ó de la reparación, puede rescindir el contrato, pagando el flete en proporción del camino andado;

2°. Si prefiere esperar la continuación de la navegación, no debe ningún aumento de flete; pero debe alimentarse á su costa durante el tiempo de la detención ó de la reparación;

ART. 704. La alimentación de pasajeros durante el viaje se presume comprendida en el flete; si es excluída de él, el capitán está obligado

á suministrarla durante el viaje, mediante un precio justo, al pasajero que tenga necesidad de ella.

En los viajes de larga travesía, en los vapores ú otras naves que toquen en los puertos venezolanos, los pasajeros que llegan al puerto de su destino tienen derecho á permanecer á bordo y ser alimentados durante cuarenta y ocho horas después de la llegada de la nave; salvo el caso en que ésta deba partir inmediatamente.

Art. 705. Si la nave ha sido fletada en totalidad ó en parte para el trasporte de pasajeros, aunque el número no sea indicado, los derechos de ambos contratantes se rijen por las disposiciones generales del contrato de fletamento, en cuanto no sean incompatibles con el objeto del contrato.

Á las cosas pertenecientes á los pasajeros que van á bordo se aplican las disposiciones relativas al contrato de fletamento, sin que por ello se deba ningún flete particular si no ha sido convenido.

Título VII —*Del contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo.*

Art. 742. En el contrato á la gruesa, uno de los contratantes presta á los otros una cantidad de dinero, ú otra cosa apreciable en dinero sobre objetos expuestos á riesgo marítimo; á condición que si perecen ó se deterioran por accidente de mar, el que ha dado el capital no puede cobrarlo sino hasta concurrencia de lo que los objetos valgan; pero que si llegan felizmente á su destino, el que ha tomado la suma será obligado á pagarla con una prima ó utilidad convenida.

Art. 743. El contrato á la gruesa debe hacerse por documento público ó privado; en este caso debe registrarse en la Oficina de Registro dentro de ocho días de su fecha, ó depositarse en la aduana donde se despacha la nave un duplicado de él, dentro del mismo término, so pena de perder el dador su privilegio.

En país extranjero se hará el contrato según la costumbre del lugar, observándose lo dispuesto en el art. 602; y si se hiciere por documento privado, se depositará un duplicado en el consulado venezolano, y á falta de éste, en la aduana del lugar, ó en un comerciante de respetabilidad.

Los contratos á la gruesa hechos verbalmente son ineficaces en juicio, y no se admitirá prueba sobre ellos.

Art. 744. El contrato á la gruesa debe contener:

El lugar y la fecha del contrato;

Los nombres, apellidos y domicilio del dador y del tomador;

El capital prestado;

La prima convenida;

Los efectos que se afectan al préstamo;

La clase, nombre y matrícula de la nave;

El nombre, apellido y domicilio del capitán;

El viaje por el cual se corre el riesgo ó porqué tiempo;

El tiempo del reembolso;

Si no se fijare ese tiempo, se considerará como tal el momento en que dejó de existir el riesgo.

Art. 745. El contrato á la gruesa puede hacerse á la orden; y en este caso puede traspasarse por endoso, sucediendo el endosatario en todos los derechos y riesgos del endosante; pero la garantía del pago no se extiende al provecho marítimo, sino á los intereses corrientes, salvo convención en contrario.[a]

Art. 746. Los préstamos á la gruesa pueden constituírse conjunta ó separadamente, sobre todo ó parte:

Del casco y quilla de la nave;

De las velas y aparejos;

Del armamento y vitualla;

Del cargamento.

Los créditos provenientes de estos préstamos tienen privilegio sobre los objetos respectivamente designados, en proporción de la cuota afecta al préstamo.

El privilegio del préstamo sobre casco y quilla comprende también los fletes devengados.

Art. 747. Á solicitud del dador puede declararse nulo el contrato á la gruesa hecho sobre objetos de menos valor que la suma prestada, si se probare fraude por parte del tomador.

Si no hubiere fraude, el contrato será válido hasta por el valor de las cosas afectas al préstamo, según la estimación hecha ó convenida entre las partes. El dador será reembolsado del exceso con los intereses corrientes en la plaza.

Art. 748. Se prohibe el préstamo á la gruesa sobre fletes no ganados ó utilidades esperadas. En este caso, el dador tendrá derecho sólo á la devolución del capital sin intereses.

Art. 749. Ningún préstamo á la gruesa puede hacerse á la gente de mar sobre su salario ó utilidades. Sinembargo, si el préstamo se hace, el dador sólo tiene derecho al reembolso del capital sin ningún interés.

Art. 750. En el lugar donde more el dueño de la nave no puede el capitán, sin su consentimiento manifestado de una manera auténtica, ó por su intervención en el acto, tomar prestado á la gruesa; y si lo hace, sólo es válido el contrato respecto de la parte que el capitán tenga en la nave ó en el flete. Queda salvo el caso expresado en el art. 601.

Art. 751. Las cantidades tomadas á la gruesa para el último viaje se pagan con preferencia á las prestadas para algún viaje anterior, aunque se declare dejar estas por continuación ó renovación.

Los préstamos hechos durante el viaje prefieren á los que se hayan hecho antes de la salida de la nave, y entre aquéllos se gradúa la pre-

[a] Este artículo es algo parecido al art. 722 del Código Español.

lación por el orden inverso al de las fechas; pero los préstamos hechos durante la permanencia en un puerto concurren con la misma preferencia.[a]

Art. 752. Si las mercancías embarcadas en la nave designada en el contrato fueren trasbordadas á otra, no perjudican al dador los daños sufridos en ésta por riesgos marítimos; á menos que se pruebe que el cambio se hizo por fuerza mayor.

Art. 753. Los préstamos sobre mercancías hechos antes de principiarse el viaje, deben ser anotados en los conocimientos, con indicación de la persona á quien el capitán debe comunicar la llegada á su destino. En caso contrario, el consignatario de las mercancías tendrá preferencia sobre el portador del contrato á la gruesa, si hubiera aceptado letras de cambio ó avanzado dinero sobre el conocimiento.

El capitán que ignore á quien debe participar la llegada al puerto de su destino, podrá descargar las mercancías sin quedar responsable al portador del contrato á la gruesa.

Art. 754. El capitán que de mala fe descargare las mercancías afectas á un préstamo á la gruesa, con perjuicio del dador, queda personalmente responsable hacia éste.

Art. 755. Á falta de convenio expreso, se entiende que los riesgos respecto de la nave, sus aparejos, armamento, vituallas y fletes, corren desde que ella se hace á la vela hasta que da fondo en el lugar de su destino; respecto de las mercancías, desde que se carguen en la nave ó en las embarcaciones que han de llevarlas á ella; ó desde la fecha del contrato, si el préstamo se hiciere durante el viaje, estando ellas á bordo. El riesgo termina en los dos últimos casos cuando las mercancías estén descargadas ó debieran estarlo.

Art. 756. Si después de celebrado un contrato á la gruesa no tuviere lugar el viaje para el cual se hizo, el dador cobrará con privilegio su capital y los intereses legales; pero si ya hubiere principiado el viaje, tendrá derecho á la prima.

Art. 757. El tomador es responsable personalmente por el capital y la prima, si por hecho ó consentimiento suyo cambia de destino la nave; si la nave ó las mercancías afectas se deterioran, disminuyen ó perecen por vicio propio de la cosa ó por hechos ó negligencia del mismo tomador.

Art. 758. Se extingue el crédito por la pérdida total de los objetos sobre que fué contraído el préstamo á la gruesa, si esta pérdida acontece por caso fortuito en el tiempo y lugar de los riesgos.

Art. 759. En los préstamos á la gruesa sobre mercancías, no se libra el tomador de responsabilidad por la pérdida de la nave y del cargamento, si no justifica que en ella estaban por su cuenta los efectos declarados como objeto del préstamo.

[a] Este artículo es parecido al art. 730 del Código Español.

Cuando la pérdida no es total, el pago de la cantidad prestada á la gruesa y sus intereses se reduce á la parte salvada de las cosas afectas al préstamo, deducidos los gastos de salvamento.

Art. 760. Si el préstamo se hubiere hecho sobre parte de los objetos, el tomador participará también de los objetos salvados en proporción á la parte libre de la obligación del préstamo.

Art. 761. Los dadores á la gruesa contribuirán á las averías comunes en descargo de los tomadores; y cuando no haya convenio en contrario, también á la simple.

Art. 762. Si hay contrato á la gruesa y de seguro sobre una misma nave ó un mismo cargamento, el producto de los efectos salvados se dividirá entre el dador á la gruesa, sólo por su capital, y el asegurador por las sumas aseguradas, sueldo á libra de su interés respectivo; sin perjuicio de los privilegios establecidos en el art. 571.

Título VIII.—*Del seguro marítimo.*

Art. 763. Las disposiciones que contienen los arts. 504 y siguientes hasta el 528 inclusive, son aplicables á los seguros marítimos, salvo los casos exceptuados en el presente título.

Art. 764. Pueden ser objetos del seguro marítimo:

1°. El casco y quilla de la nave armada ó desarmada, con cargo ó sin ella, sea que esté fondeada en el puerto de su matrícula ó en el de su armamento, sea que vaya navegando sola, en convoy, ó en conserva;

2°. Los aparejos de la nave;

3°. El armamento;

4°. Las vituallas;

5°. El costo del seguro;

6°. Las cantidades dadas á la gruesa;

7°. La vida y la libertad de los hombres de mar y pasajeros.

8°. Las mercaderías cargadas; y, en general, todas las cosas de valor estimable en dinero, expuestas á riesgos de pérdida ó deterioro por accidente en la navegación.

Art. 765. Fuera de las cosas expresadas en el art. 508, no pueden ser asegurados:

1°. Los sueldos del capitán y tripulación;

2°. El flete no adquirido del cargamento existente á bordo;

3°. Las cantidades tomadas á la gruesa;

4°. Los premios de los préstamo marítimos;

5°. Las cosas pertenecientes á súbditos de nación enemiga;

6°. La nave ocupada habitualmente el en contrabando, ni el daño que le sobrevenga por haberlo hecho.

Art. 766. El seguro del cargamento, sin otra designación, comprende todas las mercaderías embarcadas, fuera del oro ó plata

amonedados, las barras de estos mismos metales, las municiones de guerra, los diamantes, perlas y demás objetos preciosos.

Los objetos exceptuados en el inciso anterior serán necesariamente especificados en la póliza.

Si el seguro fuere hecho por viaje redondo, comprende también las mercaderías cargadas en el puerto del destino y en los de escalas la travesía de vuelta.

Art. 767. La nave puede ser asegurada por todo el valor del casco y quilla, aparejos, armamento y vituallas, deduciéndose previamente las cantidades tomadas á la gruesa.

El cargamento podrá ser también asegurado, previa la deducción expresada, por el íntegro valor que las mercaderías tengan en el puerto de la expedición, al tiempo de su embarque, inclusos los gastos causados hasta ponerlas á bordo y la prima de seguro.

Art. 768. El seguro puede versar conjunta ó separadamente sobre el todo ó parte de los objetos enunciados en el art. 764, y celebrarse:

En tiempo de paz ó de guerra;

Antes de principiarse el viaje ó hallándose éste pendiente;

Por el viaje de ida y vuelta ó por uno solo de ellos;

Por todo la duración del viaje ó por un tiempo limitado;

Por todos los riesgos de mar ó solamente por alguno de ellos.[a]

Art. 769. Por el hecho de la suscripción de la póliza se presume que los interesados han reconocido justa la estimación hecha en ella de la cosa asegurada; pero tanto el asegurado como el asegurador podrán reclamar contra ella, de conformidad con los arts. 511 y 512.

Ni el asegurado ni el asegurador podrán ejercer ese derecho después de tener conocimiento del feliz arribo ó de la pérdida ó deterioro de los objetos asegurados; salvo el caso del fraude.

Art. 770. En el caso del art. 511, el valor de las mercaderías aseguradas se fijará por peritos, tomándose por base el precio que á ella se asigne con arreglo á lo dispuesto en el segundo aparte del art. 767.

Art. 771. No determinándose en la póliza el valor de las cosas aseguradas, y consistiendo éstas en los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por trueques, la estimación se hará por el precio que tenían en el puerto de su expedición las mercaderías que se dieren en cambio, incluyendo en ella todos los gastos posteriores.

Art. 772. La estimación hecha en moneda extranjera se reducirá á moneda de la Republica, conforme al curso del cambio en el día en que se hubiere firmado la póliza.

Art. 773. En el seguro marítimo se entiende por riesgos de mar los que corren las cosas aseguradas por tempestad, naufragio, varamiento con rotura ó sin ella, abordaje fortuito, cambio forzado de ruta, de viaje ó de nave, echazón, fuego, apresamiento, saqueo

[a] Este artículo es parecido al art. 744 del Código Español.

declaración de guerra, retención por orden de algún gobierno, represalias, y generalmente, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar, salvo lo exceptuado literalmente en la póliza.

Art. 774. No fijándose en la póliza el principio y fin de los riesgos, se entiende que estos principian y concluyen para los asegurados en las épocas que determina el art. 755.

En el seguro de sumas prestadas á la gruesa, los riesgos comienzan y acaban para los aseguradores desde el momento en que comienzan y acaban para el dador, según la ley ó la convención notificada á los aseguradores.

Art. 775. Revocado ó variado el viaje antes que las cosas aseguradas hayan principiado á correr los riesgos, queda rescindido el seguro.

Art. 776. Es de ningún valor el seguro contratado con posterioridad á la cesación de los riesgos, si al tiempo de firmar la póliza el asegurado tuviere conocimiento de la pérdida de los objetos asegurados, ó el asegurador de su feliz arribo.

Este conocimiento puede acreditarse por cualquiera de los medios probatorios que admite este Código.

Art. 777. Las partes podrán estipular que la prima será aumentada en caso de guerra, ó disminuída sobreviniendo la paz.

Omitiéndose la fijación de la cuota, ésta será fijada por peritos, habida consideración al aumento ó disminución de los riesgos.

Art. 778. El acortamiento voluntario del viaje sin variación de ruta no autoriza la reducción de la prima.

Art. 779. Fuera de las enunciaciones que exige el art. 507, la póliza de seguro de la nave ó de su cargamento deberá expresar:

1°. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

2°. El nombre de la nave, su porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación; ya verse el seguro sobre la misma nave, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento;

3°. El lugar de la carga, el de la descarga y los puertos de escala;

4°. El puerto de donde ha salido ó debido salir la nave y el de su destino;

5°. El lugar donde los riesgos principien á correr por cuenta del asegurador, con designación específica de los que fueren excluídos del seguro;

6°. El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje redondo ó sólo por el de ida y vuelta;

7°. El tiempo, lugar y modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños y de la prima;

8°. La fecha y hora del contrato, aunque el viaje no esté principiado.

Art. 780. La póliza de seguro de las cantidades dadas á la gruesa deberá enunciar:

1°. El nombre del tomador, aun cuando éste sea el capitán;

2°. El nombre y destino de la nave que debe hacer el viaje y del capitán que la mande;

3°. Los riesgos que tome sobre sí el asegurador y los que hayan sido exceptuados por el dador;

4°. Si las cantidades prestadas lo han sido en el lugar de la descarga ó en puerto de arribada forzosa.

Art. 781. La póliza del seguro de vida se arreglará á lo dispuesto en el art. 537.

Art. 782. Además de las enunciaciones contenidas en los núms. 1°, 2°, y 4° del art. 779, la póliza de seguro de la libertad de los navegantes deberá expresar:

1°. El nombre, apellido, edad y señales que identifiquen la persona asegurada;

2°. La cantidad convenida por el rescate y los gastos de regreso á la República;

3°. El nombre, apellido y domicilio de la persona encargada del rescate;

4°. El término en que se ha de verificar el rescate y la indemnización que deba darse al asegurado caso de no conseguirse.

Art. 783. Los cónsules venezolanos podrán autorizar las pólizas de los seguros que se celebren en las plazas de comercio de su residencia, si alguno de los contratantes fuere venezolano.

Art. 784. Siendo varios los seguros sobre una misma cosa, los aseguradores firmarán la póliza simultánea ó sucesivamente, expresando cada uno, en el último caso, la fecha y hora antes de su firma.

Art. 785. Una póliza puede comprender diferentes seguros en una misma nave.

Puede también comprender el de la nave y su cargamento; pero en este caso se expresarán distintamente las cantidades aseguradas sobre cada uno de estos objetos, so pena de nulidad del seguro.

Art. 786. Ignorando el asegurado la especie de mercaderías que espera, ó la nave que debe trasportarlas, podrá celebrar el seguro, en el primer caso, bajo el nombre genérico de "mercaderías," y en el segundo, con la cláusula "en una ó más naves," con tal que declare en la póliza que ignora la circunstancia respectiva, y exprese la fecha y firma de las órdenes ó cartas de aviso que hubiere recibido.

Pero en el caso de siniestro, el asegurado deberá probar la salida de la nave ó naves del puerto de la carga, el embarque en ellas de las mercaderías, perdidas el verdadero valor de éstas y la pérdida de la nave.

Art. 787. El seguro contratado por un tiempo limitado se extingue por el mero trascurso del plazo convenido, aunque al vencimiento de éste se hallen todavía pendientes los riesgos.

Art. 788. La determinación de la hora omitida en la póliza se hará en perjuicio de la parte á quien favorezca la omisión.

Art. 789. El asegurador está obligado á indemnizar al asegurado las pérdidas y averías de los objetos asegurados causadas por acci-

dentes de mar, y los gastos hechos para evitarlas ó disminuirlas, siempre que aquéllas excedan del uno por ciento del valor del objeto perdido ó averiado.

Art. 790. No expresándose en la póliza el tiempo del pago de las cosas aseguradas, daños y gastos de la responsabilidad de los aseguradores, éstos deberán verificarlo dentro de los diez días siguientes al en que el asegurado les presente su cuenta debidamente documentada.

Art. 791. Siempre que distintas personas aseguren el cargamento por partidas separadas, ó por cuotas, sin expresar los objetos que abrace cada seguro, los aseguradores pagarán á prorrata la pérdida total ó parcial que el cargamento sufra.

Art. 792. La variación de rumbo ó viaje ocasionada por fuerza mayor para salvar la nave ó su cargamento, no extingue la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 793. El cambio de la nave ejecutado por causa de innavegabilidad ó fuerza mayor después de principiado el viaje, no liberta á los aseguradores de la responsabilidad que les impone el contrato, aunque la segunda nave sea de distinto porte ó pabellón.

Pero si la innavegabilidad ocurriere antes de que la nave haya salido del puerto de la expedición, los aseguradores podrán continuar el seguro ó desistir de él, pagando las averías que hubire sufrido el cargamento.

Art. 794. La cláusula libre de avería, exonera al asegurador del pago de toda avería gruesa ó particular, á excepción de las que dan lugar al abandono de la cosa asegurada.

Art. 795. Si en el seguro se designan diferentes embarcaciones para cargar las cosas aseguradas, el asegurado podrá distribuírlas á su arbitrio, ó cargarlas en una sola, sin que por esta causa haya alteración en la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 796. Pero si el cargamento que fuere asegurado con designación de nave y fijación de la cantidad asegurada sobre cada una de ellas, fuere embarcado en menor número de naves que el señalado en la póliza, ó en una sola de ellas, la responsabilidad de los aseguradores será reducida á la suma asegurada sobre la nave ó naves que hubieren recibido el cargamento.

En este caso, el seguro de las cantidades aseguradas sobre las demás naves será ineficaz, y se abonará á los aseguradores la indemnización legal.

Art. 797. La autorización para hacer escala confiere derecho al capitán para arribar, hacer una cuarentena, descargar, vender mercaderías por menor, y aún para formar un nuevo cargamento, corriendo siempre los riesgos por cuenta de los aseguradores.

Las mercaderías cargadas en un puerto de escala convenido subrogan, para los efectos del seguro, á las descargadas en el mismo.

Art. 798. Celebrado el seguro con la cláusula "libre de hostilidades," el asegurador no responde de los daños y pérdidas causados por violencia, apresamiento, saqueo, piratería, orden de potencia extranjera, declaración de guerra y represalia, aunque tales actos precedan á la declaración de guerra.

El retardo ó cambio de viaje de los objetos asegurados por causa de hostilidades, hace cesar los efectos del seguro sin perjuicio de la responsabilidad de los aseguradores por los daños ó pérdidas ocurridos antes de las hostilidades.

Art. 799. No son responsables los aseguradores de los daños y pérdidas provenientes de algunas de las causas siguientes:

1°. Cambio voluntario de ruta, de viaje ó de nave, sin consentimiento de los aseguradores;

2°. Separación voluntaria de un convoy, habiendo estipulación para navegar en conserva;

3°. Prolongación del viaje asegurado á un puerto más remoto que el designado en la póliza;

4°. Mermas, desperdicios y pérdidas procedentes de vicio propio de los objetos asegurados;

5°. Deterioro del velamen y demás útiles de la nave causado por su uso ordinario;

6°. Dolo ó culpa del capitán ó de la tripulación, á menos de convención en contrario;

7°. Hecho del asegurado ó de cualquiera otra persona extraña al contrato;

8°. Gastos de remolque y demás que no constituyen avería;

9°. Derechos impuestos sobre la nave ó su cargamento.

En los casos de este artículo los aseguradores devengan la prima estipulada, siempre que los objetos asegurados hubieren principiado á correr los riesgos.

Art. 800. Las cosas perdidas y las vendidas durante el viaje por hallarse averiadas serán pagadas por el asegurador, según el valor expresado en la póliza del seguro, ó en su defecto, al precio de factura, aumentado con los costos causados hasta ponerlas á bordo.

Si las mercaderías llegaren averiadas en todo ó en parte al puerto de la descarga, se fijará por peritos el precio en bruto que habrían tenido si hubiesen llegado ilesas, y el precio actual, también en bruto; y el asegurador pagará al asegurado la parte de la suma asegurada que sea proporcional con la pérdida sufrida.

El asegurador pagará además los costos de la experticia.

Art. 801. Para averiguar y fijar el valor de los objetos asegurados, no podrá el asegurador en ningún caso obligar al asegurado á venderlas, salvo que se haya convenido otra cosa en la póliza.

Art. 802. Si las mercaderías llegaren exteriormente averiadas ó

mermadas, el reconocimiento y estimación del daño se harán por peritos, antes de entregarlas al asegurado.

Pero si la avería no fuere visible al tiempo de la descarga, el reconocimiento y experticia pueden hacerse después que las mercaderías se hallen á la disposición del asegurado, con tal que ambas diligencias sean practicadas dentro de setenta y dos horas, contadas desde la descarga, sin perjuicio de las demás pruebas que hagan los interesados.

Art. 803. Siempre que la nave asegurada sufra avería por fortuna de mar, el asegurador sólo pagará dos tercios del importe de las reparaciones, háyase ó no verificado: y esto en proporción de la parte asegurada con la que no lo está. El otro tercio quedará á cargo del asegurado, por el mayor valor que se presume adquiere la nave mediante la reparación.

Art. 804. Los costos de reparación serán justificados con las cuentas respectivas, y en su defecto, con la estimación de peritos.

Si no se hubiere verificado la reparación, el monto de su costo será también regulado por peritos para los efectos del artículo precedente.

Art. 805. Probándose que las reparaciones han aumentado el valor de la nave en más de un tercio, el asegurador pagará todos los costos de aquéllas, previa deducción del mayor valor adquirido por las reparaciones.

Art. 806. La deducción del tercio no tendrá lugar, si el asegurado prueba con un reconocimiento de peritos que las reparaciones no han aumentado el valor de la nave, sea porque ésta fuese nueva y el daño hubiese ocurrido en su primer viaje, sea porque la avería hubiese recaído en velas, anclas ó en otros accesorios nuevos; pero aún en este caso, los aseguradores tendrán derecho á que se les rebaje el importe del demérito que hubiesen sufrido los objetos indicados por su uso ordinario.

Art. 807. Si los aseguradores se encontraren en la obligación de pagar el daño causado por la filtración ó liquefacción de las mercancías aseguradas, se deducirá del importe del daño el tanto por ciento que á juicio de peritos pierdan ordinariamente las mercancías de la misma especie.

Art. 808. La restitución gratuita de la nave ó del cargamento apresado cede en beneficio de los respectivos propietarios; y en tal caso los aseguradores no tendrán la obligación de pagar la cantidad asegurada.[a]

Art. 809. Si estando asegurada la carga de ida y vuelta, la nave no trajere mercaderías de retorno, ó las traídas no llegaren á las dos terceras partes de las que aquélla podía trasportar, los aseguradores sólo podrán exigir dos terceras partes de la prima correspondiente al viaje de regreso, á menos que en la póliza se hubiese estipulado otra cosa.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 768 del Código Español.

Art. 810. Los aseguradores tienen derecho para exigir al comisionista, llegado el caso de un siniestro, la manifestación de la persona por cuya cuenta hubiere celebrado el seguro.

Hecha la manifestación, los aseguradores no podrán pagar la indemnización estipulada sino al mismo asegurado ó al portador legítimo de la póliza.

Art. 811. Tienen asimismo derecho para rescindir el seguro siempre que la nave permanezca un año, después de firmada la póliza, sin emprender el viaje asegurado.

Art. 812. Los aseguradores tienen derecho á cobrar ó retener un medio por ciento sobre la cantidad asegurada, en los casos siguientes:

1°. Si la nulidad del seguro fuere declarada por alguna circunstancia inculpablemente ignorada de los aseguradores;

2°. Si antes que la nave se haga á la vela el viaje proyectado fuere revocado, aunque sea por hecho del asegurado; ó si se emprende para un destino diverso del que señale la póliza;

3°. Si la nave fuere detenida antes de principiarse el viaje por orden del Gobierno Nacional;

4°. Si no se cargaren las mercaderías designadas, ó si éstas fueren trasportadas en distinta nave, ó por otro capitán que el contratado;

5°. Si el seguro recayere sobre un objeto íntegramente afecto á un préstamo á la gruesa, ignorándolo el asegurador;

6°. En los casos previstos en el art. 510 y en el párrafo 2° del art. 511 y en los arts. 796 y 811.

Art. 813. Para obtener la indemnización del siniestro el asegurado debe justificar:

1°. El viaje de la nave;

2°. El embarque de los objetos asegurados;

3°. El contrato de seguro;

4°. La pérdida ó deterioro de las cosas aseguradas.

La justificación se hará, según el caso, con el contrato de seguro, el conocimiento, los despachos de la aduana, la carta de aviso del cargador, la póliza del seguro, la copia del diario de navegación, la protesta del capitán y las declaraciones de los pasajeros y tripulación, sin perjuicio de los demás medios probatorios que admite este Código.

Los aseguradores pueden contradecir los hechos en que el asegurado apoye su reclamación, admitiéndoseles toda clase de prueba.

Art. 814. En caso de pérdida ó deterioro de las mercaderías que el capitán hubiera asegurado y cargado de su cuenta, ó por comisión en la nave que gobierna, será obligado á probar, fuera de los hechos enunciados en el artículo precedente, la compra de las mercaderías, con las facturas de los vendedores, y su embarque y trasporte, con el conocimiento que deberá ser firmado por dos de los oficiales principales de la nave, y con los documentos de expedición por la aduana.

Esta obligación será extensiva á todo asegurado que navegue con sus propias mercaderías.

Art. 815. El asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas en los casos determinados por la ley y cobrar á los aseguradores las cantidades que hubieran asegurado sobre ellas.

El comisionista que contrata un seguro, está autorizado para hacer abandono, siendo portador legítimo de la póliza.

Art. 816. El abandono tiene lugar, salvo estipulación en contrario:

1°. En el caso de apresamiento;

2°. En el de naufragio;

3°. En el de varamiento con rotura;

4°. En el de innavegabilidad absoluta de la nave, por fortuna de mar; ó relativa, por imposibilidad de repararla;

5°. En el embargo ó detención por el Gobierno Nacional, ó una Potencia extranjera;

6°. En el de pérdida ó deterioro material de los objetos asegurados que disminuyan su valor en las tres cuartas partes á lo menos de su totalidad;

7°. En el de pérdida presunta de los mismos.

Todos los demás daños serán considerados como averías y deberán soportarse por la persona á quien corresponda según la ley ó la convención.

Art. 817. El abandono no puede ser condicional ni parcial.

Caso que la nave ó su carga no haya sido asegurada por todo su valor, el abandono no se extenderá sino hasta concurrencia de la suma asegurada en proporción con el importe de la parte descubierta.

Si la nave y su carga fueren aseguradas separadamente, el asegurado podrá hacer abandono de uno de los seguros y no del otro, aunque ambos se hallen comprendidos en una misma póliza.

Art. 818. El abandono de la nave comprende el precio del trasporte de los pasajeros y el del flete de los efectos salvados, aunque hayan sido completamente pagados, sin perjuicio de los derechos que competan al prestador á la gruesa, á la tripulación por sus salarios, y á los acreedores que hubieren hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para los gastos causados durante el último viaje.

Art. 819. En caso de apresamiento, el asegurado, ó el capitán en su ausencia, puede proceder por sí al rescate de las cosas apresadas; pero ajustado el rescate, deberá hacer notificar el convenio en primera oportunidad á los aseguradores.

Los aseguradores podrán aceptar ó renunciar el convenio, intimando su resolución al asegurado ó al capitán dentro de las veinte y cuatro horas siguientes á su notificación.

Aceptando el convenio, los aseguradores entregarán en el acto el monto del rescate, y los riesgos ulteriores del viaje continuarán por su cuenta, conforme á los términos de la póliza.

Desechándolo, pagarán la cantidad asegurada sin conservar derecho alguno sobre los objetos rescatados.

No manifestando su resolución en el término señaldo, se entenderá que han repudiado el convenio.

Art. 820. Si por la represa de la nave se reintegrare el asegurado en la propiedad de las cosas aseguradas, los perjuicios y gastos causados por el apresamiento, se reputarán averías y serán pagados por los aseguradores.

Art. 821. Si por la represa pasaren los objetos asegurados á dominio de tercero, podrá el asegurado hacer uso del derecho de abandono.

Art. 822. El simple varamiento no autoriza el abandono de la nave sino en el caso de que no pueda ser puesta á flote.

El varamiento con rotura parcial autorizará el abandono cuando tal accidente afecte las partes esenciales de la nave, facilite la entrada de las aguas y ocasione graves daños, aunque éstos no alcancen á las tres cuartas partes del valor de la nave.

Art. 823. No podrá hacerse abandono por innavegabilidad cuando la nave pueda ser rehabilitada para continuar y acabar el viaje.

Verificada la rehabilitación, los aseguradores responderán sólo de los gastos y averías causadas. Se entiende que la nave no puede ser rehabilitada cuando el costo de reparación exceda de las tres cuartas partes de la suma asegurada.

La innavegabilidad será declarada por la autoridad competente.

Art. 824. La inexistencia del acta de visita de la nave no priva al asegurado del derecho de probar que la innavegabilidad ha sido causada por fortuna de mar y no por vicio de construcción, deterioro ó vetustez de la nave.

Art. 825. Declarándose que la nave ha quedado innavegable, el propietario de la carga asegurada lo hará notificar á los aseguradores dentro de tres días, contados desde que dicha declaración llegue á su noticia.

Art. 826. Los aseguradores y el asegurado, ó en su ausencia el capitán, practicarán, en caso de innavegabilidad, todas las diligencias posibles para fletar otra nave que conduzca las mercaderías al puerto de su destino.

Art. 827. Verificándose el trasporte en otra nave, los aseguradores correrán los riesgos del trasbordo y los del viaje, hasta el lugar que designe la póliza, y responderán además de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque, aumento de flete y gastos causados para salvar y trasbordar las mercaderías.

Art. 828. Recayendo el seguro sobre el casco y quilla de la nave, el asegurado podrá hacer abandono de ella al tiempo de notificar á los aseguradores la resolución que la declara innavegable.

Pero si el seguro versare sobre la carga, no podrá abandonarla hasta

que hayan trascurrido seis meses, si la inhabilitación de la nave ocurriere en las costas de la América Meridional y Setentrional; ocho, si en las de Europa; y doce, en cualquiera otra parte.

Estos plazos correrán desde la notificación prescrita en el art. 825.

Art. 829. Si dentro de los plazos que establece el artículo anterior, no se encontrare nave para continuar el trasporte de las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá hacer el abandono de ellas.

Art. 830. Embargada la nave, el asegurado hará á los aseguradores la notificación prescrita en el número 5° del art. 524, y mientras no hayan trascurrido los plazos fijados en el art. 828 no podrá hacer abandono de los objetos asegurados.

Entre tanto el asegurado practicará por sí, ó en unión de los aseguradores, las gestiones que juzgue convenientes al alzamiento del embargo.

Art. 831. Es inadmisible el abandono por otras pérdidas ó deterioros del objeto asegurado que aquéllos que ocurran después que los riesgos hayan principiado á correr por cuenta de los aseguradores.

Art. 832. Para determinar si el siniestro alcanza ó nó á las tres cuartas partes del valor de la cosa asegurada, se tomará en consideración la pérdida ó deterioro que fueren directamente causados por accidente de mar ó que fueren un resultado forzoso del mismo accidente.

La venta autorizada de mercaderías que se efectuare durante el viaje importa pérdida ó deterioro material, siendo hecha para ocurrir á las necesidades de la expedición ó para evitar que el deterioro sufrido por fortuna de mar cause la pérdida total.

Art. 833. En los casos de apresamiento, naufragio ó varamiento con rotura, las diligencias que practique el asegurado en cumplimiento de las obligaciones que le impone el número 4° del art. 524, no importarán renuncia del derecho que tienen para hacer abandono de los objetos asegurados.

El asegurado será creído sobre su juramento en la determinación de los gastos de salvamento y recobro, sin perjuicio del derecho del asegurador para acreditar su exageración.

Art. 834. El asegurado deberá hacer el abandono dentro de los siguientes plazos:

De seis meses, acaeciendo el siniestro en la costa oriental de América;

De ocho meses, ocurriendo en la costa occidental de América, en las de Europa, ó en las de Asia y Africa que están en el Mediterráneo;

De doce meses, si sucediere en cualquier otro punto.

Art. 835. Los plazos señalados en el artículo anterior correrán en los casos de apresamiento, desde que el asegurado reciba la noticia de que la nave ha sido conducida á cualquiera de los puertos de alguna de las costas mencionadas.

En los casos de naufragio, varamiento con rotura, pérdida ó dete-

rioro, los plazos serán contados desde la recepción de la noticia del siniestro; y en los de innavegabilidad ó embargo, desde el vencimiento de los plazos señalados en el art. 828.

El derecho de hacer abandono caduca por el vencimiento de los respectivos plazos.

Art. 836. La noticia se tendrá por recibida, si se probare que el siniestro ha sido notorio entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó que éste haya sido avisado de él por el capitán, su consignatario ó sus corresponsales.

Art. 837. El asegurado puede renunciar los plazos expresados y hacer abandono en el acto de notificar al asegurador, salvo los casos de innavegabilidad y embargo de que tratan los arts. 828 y 830.

Art. 838. Se presume perdida la nave, si dentro de un año, en los viajes ordinarios, y de doce, en los extraordinarios ó de larga travesía, no se hubieren recibido noticias de élla. En tal caso el asegurado, podrá hacer abandono y exigir de los aseguradores la indemnización estipulada, sin necesidad de probar la pérdida.

Estos términos se contarán desde la salida de la nave, ó desde el día á que se refieran las últimas noticias. El abandono se hará dentro de los plazos del art. 834.

Estos plazos correrán desde el vencimiento del año ó de los dos años dichos; y para determinar el correspondiente en un caso dado, se reputará acaecida la pérdida en la costa ó puerto de donde se hubieren recibido las últimas noticias, y según la situación de esos lugares, el plazo será de seis, ocho ó doce meses.

Art. 839. Se consideran viajes de larga travesía los que se hacen más allá de los mares adyacentas á la costa comprendida desde el Cabo Catoche en la Península de Yucatán, hasta el Cabo Orange en la Cayena, y á las grandes y pequeñas Antillas.

Art. 840. En caso de seguro por tiempo limitado, después de la expiración de los plazos establecidos en los artículos anteriores, se presume que la pérdida ocurrió en el tiempo del seguro, salvo la prueba que puedan hacer los aseguradores de que la pérdida ocurrió después de haber expirado el término estipulado.

Art. 841. Á más de la declaración ordenada en el núm. 6° del art. 524, el asegurado hará otra al tiempo de hacer abandono, en la que deberá manifestar los préstamos á la gruesa que hubiere tomado sobre los objetos abandonados.

El plazo para el pago de la indemnización convenida no principiará á correr sino cuando el asegurado haya hecho las declaraciones indicadas.

El retardo de éstas no prorroga los plazos concedidos para entablar la acción de abandono.

Art. 842. Si el asegurado cometiere fraude en dichas declaraciones perderá todos los derechos que le da el seguro, y pagará ade-

más los préstamos á la gruesa que hubiere tomado, no obstante la pérdida de los objetos gravados.

El asegurado, sin embargo, podrá acreditar que las omisiones é inexactitudes en que hubiere incurrido, no han procedido de un designio fraudulento.

ART. 843. El abandono admitido, ó declarado válido en juicio contradictorio, trasfiere desde su fecha á los aseguradores el dominio irrevocable de las cosas aseguradas, con todos los derechos y obligaciones del asegurado.[a]

Si la nave regresare después de admitido el abandono, el asegurador no quedará por eso exento del pago de los objetos abandonados; pero si el siniestro no fuere efectivo, cualquiera de las partes podrá demandar la anulación del abandono.

Mientras el abandono no sea aceptado por los aseguradores ó establecido por sentencia, podrá el asegurado retractarlo.

ART. 844. El asegurado puede optar entre la acción de abandono y la de avería.

La sentencia que declare sin lugar el abandono no produce cosa juzgada respecto de la acción de avería.

ART. 845. Las cosas abandonadas están privilegiadamente afectas al pago de la cantidad asegurada.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 803 del Código Español solamente en el parráfo primero.

ESPAÑA.

Título IV.—*De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.*

MOTIVOS.

Aunque las innovaciones que introduce el proyecto en esta materia no son de tanta trascendencia como las realizadas en los contratos de préstamo á la gruesa y de seguros marítimos, ofrecen bastante importancia porque mejoran la doctrina del Código de España, no sólo en cuanto al orden y método seguido en la exposición, sino también en cuanto al fondo, resolviendo muchas de las dudas á que da motivo la legislación vigente, y completándola en algunos puntos que han pasado inadvertidos para el legislador.

Fijando la consideración en el método, es innegable que el proyecto acusa una verdadera superioridad sobre el Código vigente. Sin duda por no haberse formado los autores del mismo una idea clara y completa de todo el conjunto de relaciones jurídicas que nacen de los daños que ocasionan los accidentes marítimos en el buque y en el cargamento, aparecen confundidos y mezclados, bajo un solo título, los preceptos que fijan la naturaleza de estos daños y los que señalan el procedimiento que ha de seguirse para justificar su existencia y estimación, ó para determinar la manera de contribuír á la indemnización, tratándose separadamente, como si no estuviesen sujetos á las mismas disposiciones, los daños sobrevenidos por naufragio ó arribada forzosa.

El proyecto pone remedio á esta confusión, distribuyendo en dos títulos la materia que el Código vigente comprende en uno sólo; dedica el primero á exponer la naturaleza de los diversos daños y perjuicios producidos por cualquier accidente marítimo, y muy especialmente los que provienen de arribada forzosa, abordaje ó naufragio, y destina el segundo á consignar, con toda amplitud, las reglas para proceder á la justificación y liquidación de los daños que merecen la calificación de averías.

Siguiendo este mismo orden, expondrá el ministro que suscribe, con la mayor concisión posible, las principales reformas que se proyectan en tan complicada y difícil materia.

De acuerdo con los buenos principios, el proyecto sólo reconoce dos clases de averías, simples ó particulares y gruesas ó comunes, desapareciendo del tecnicismo jurídico lo que impropiamente califica

de avería ordinaria el Código vigente; declara avería gruesa los alimentos, salarios y gastos del buque detenido, mientras obtiene el rescate, y los gastos de la liquidación de la avería; aumenta las atribuciones del capitán para disponer por sí la ejecución de ciertas medidas en casos extraordinarios; exime de toda responsabilidad al cargamento transbordado en lanchas ó barcas, para aligerar el buque, por la pérdida del mismo; y modifica algunas disposiciones sobre arribada forzosa para ponerlas en armonía con las reformas introducidas en otros lugares del proyecto.

Uno de los accidentes marítimos que suele ocasionar daños de más consideración, es el que sobreviene á consecuencia del choque de una embarcación con otra, y que en el tecnicismo náutico se llama "abordaje." Pero el Código actual es tan deficiente en este punto, que sólo contiene una disposición, reducida á declarar que el daño producido por este siniestro, siendo casual ó inevitable, se considera avería simple, y siendo culpable alguno de los capitanes, recae la responsabilidad sobre él que de ellos hubiere causado el perjuicio.

Sin dejar de reconocer la justicia que encierra esta doctrina, es evidente que su laconismo abre ancho campo á la duda, cuando se trata de su aplicación á los diversos casos que pueden presentarse en la práctica, pues queda fuera de las disposiciones del Código la responsabilidad del abordaje, cuando no puede averiguarse ó justificarse la causa que lo motivó, ó cuando ocurriera por culpa ó negligencia de los capitanes de ambos buques, notándose, además, la falta de reglas que sirvan de criterio al tribunal para decidir cuándo debe presumirse casual é inevitable, y cuándo es imputable al capitán de uno de los buques.

El proyecto ha procurado llenar estos vacíos, inspirándose en los principios de la equidad y en las reglas introducidas por la costumbre de los principales pueblos marítimos, las cuales eleva á la categoría de preceptos legales, enriqueciendo esta parte de la legislación marítima española.

Sección primera.—De las averías.[a]

texto.

Art. 806. Para los efectos del Código, serán averías:

1°. Todo gasto extraordinario ó eventual que, para conservar el buque, el cargamento ó ambas cosas, ocurriere durante la navegación;

2°. Todo daño ó desperfecto que sufriere el buque desde que se hiciere á la mar en el puerto de salida hasta dar fondo y anclar en el

---

[a] *Jurisprudencia.*—Debe considerarse como avería simple ó particular todo daño que sobreviene de un accidente imprevisto ó de fuerza mayor insuperable. (S. 31 diciembre 1881.) Cuando por impericia ó descuido del capitán ocurre un siniestro, la responsabilidad no es extensiva al naviero, ni debe calificarse el referido daño de avería en la acepción de esta palabra. (Sentencia 9 enero 1883.) El precepto del párrafo 2° de la regla 8ª del artículo ampliado aparece confirmado por otra S. de 5 de enero de 1882.

de su destino, y los que sufran las mercaderías desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación.

B. 99; E. 235; F. 397; G. 702, 703; H. 696; I. 642; P. 634; News 194; Arn. 819 y seq.; M. and P. 427, 491.

Art. 807. Los gastos menudos y ordinarios propios de la navegación, como los de pilotaje de costas y puertos, los de lanchas y remolques, anclaje, visita, sanidad, cuarentenas, lazareto y demás llamados de puerto, los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro común á la navegación, se considerarán gastos ordinarios á cuenta del fletante, á no mediar pacto expreso en contrario.

E. 241; F. 406; H. 708; I. 642; P. 634 (1.)

Art. 808. Las averías serán:

1°. Simples ó particulares;

2°. Gruesas ó comunes.[a]

E. 236; F. 399; G. 702, 703; H. 698; I. 642; P. 635.

Art. 809. Serán averías simples ó particulares, por regla general, todos los gastos y perjuicios causados en el buque ó en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga, y especialmente las siguientes:

1ª. Los daños que sobrevinieren al cargamento desde su embarque hasta su descarga, así por vicio propio de la cosa, como por accidente de mar ó por fuerza mayor, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos;

2ª. Los daños y gastos que sobrevinieren al buque en su casco, aparejos, armas y pertrechos, por las mismas causas y motivos, desde que se hizo á la mar en el puerto de salida hasta que ancló y fondeó en el de su destino;

3ª. Los daños sufridos por las mercaderías cargadas sobre cubierta, excepto en la navegación de cabotaje, si las ordenanzas marítimas lo permiten;

4ª. Los sueldos y alimentos de la tripulación cuando el buque fuere detenido ó embargado por orden legítima ó fuerza mayor, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje;

5ª. Los gastos necesarios de arribada á un puerto para repararse ó aprovisionarse;

6ª. El menor valor de los géneros vendidos por el capitán en arribada forzosa, para pago de alimentos y salvar á la tripulación, ó para cubrir cualquiera otra necesidad del buque, á cuyo cargo vendrá el abono correspondiente;

7ª. Los alimentos y salarios de la tripulación mientras estuviere el buque en cuarentena;

[a] Concuerda literalmente con el art. 101 de la ley belga de 21 de agosto de 1879.

8ª. El daño inferido al buque ó cargamento por el choque ó abordaje con otro, siendo fortuito é inevitable.

Si el accidente ocurriere por culpa ó descuido del capitán, éste responderá de todo el daño causado;

9ª. Cualquier daño que resultare al cargamento por faltas, descuido ó baraterías del capitán ó de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario á la indemnización correspondiente contra el capitán, el buque y el flete.[a]

B. 102, 103; E. 239; F. 403; G. 703, 709; H. 701; I. 646; P. 635 (2); Sc. 189, 190; Arn. 823; M. and P. 826.

ART. 810. El dueño de la cosa que dió lugar al gasto ó recibió el daño soportará las averías simples ó particulares.[b]

B. 104; E. 237; F. 404; G. 703; H. 698; I. 647; P. 637.

ART. 811. Serán averías gruesas ó comunes, por regla general, todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento, ó ambas cosas á la vez, de un riesgo conocido y efectivo, y en particular las siguientes:

1ª. Los efectos ó metálico invertidos en el rescate del buque ó del cargamento apresado por enemigos, corsarios ó piratas, y los alimentos, salarios y gasto del buque detenido mientras se hiciere el arreglo ó rescate;

2ª. Los efectos arrojados al mar para aligerar el buque, ya pertenezcan al cargamento, ya al buque ó á la tripulación, y el daño que por tal acto resulte á los efectos que se conserven á bordo.

3ª. Los cables y palos que se corten ó inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen, para salvar el cargamento, el buque ó ambas cosas;

4ª. Los gastos de alijo ó trasbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada, y el perjuicio que de ellos resulte á los efectos alijados ó traspordados;

5ª. El daño causado á los efectos del cargamento por la abertura hecha en el buque para desaguarlo é impedir que zozobre;

---

[a] Respecto del contenido del art. 935 del Código derogado, con que concuerda éste, el Tribunal Supremo ha declarado, en sentencia de 31 de diciembre de 1881: Que debe considerarse como avería simple ó particular todo daño que sobreviene de un accidente imprevisto ó de fuerza mayor insuperable; y en otra de 9 de enero de 1883: Que cuando por impericia ó descuido del capitán ocurre un siniestro, la responsabilidad no es extensiva al naviero, ni debe calificarse el referido daño de avería en la acepción de esta palabra; confirmando además, en otra de 5 de enero de 1882, el precepto del párrafo segundo del número 8º del artículo anotado.

El Tribunal Supremo de La Haya, en sentencia de 27 de abril de 1883, establece: Que el destinatario de una mercancía puede hacer valer contra el capitán la avería de la misma como un justo motivo de reducción del flete, según los pactos de la póliza de cargamento, cuando la avería no se haya probado con arreglo á las prescripciones legales.

[b] Concuerda con el art. 934 antiguo, habiendo transcrito literalmente su contenido el Tribunal Supremo en sentencia de 30 de junio de 1874.

6ª. Los gastos hechos para poner á flote un buque encallado de propósito con objeto de salvarlo;

7ª. El daño causado en el buque que fuere necesario abrir, agujerear ó romper para salvar el cargamento;

8ª. Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos ó estropeados defendiendo ó salvando el buque;

9ª. Los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenido en rehenes por enemigos, corsarios ó piratas, y los gastos necesarios que cause en su prisión, hasta restituírse al buque, ó á su domicilio si lo prefiriere.

10. El salario y alimento de la tripulación del buque fletado por meses, durante el tiempo que estuviere embargado ó detenido por fuerza mayor ú orden del Gobierno, ó para reparar los daños causados en beneficio común.

11. El menoscabo que resultare en el valor de los géneros vendidos en arribada forzosa para reparar el buque por causa de avería gruesa.

12. Los gastos de la liquidación de la avería.[a]

B. 102, 103; E. 238; F. 400; G. 702, 708; H. 699; I. 643; P. 635; Sc. 187, 188.

---

[a] Al contenido de este artículo, que con ligeras diferencias de fondo concuerda con el 936 del Código derogado, se refieren las siguientes cuestiones discutidas en el Congreso internacional de Amberes:

1ª. "¿ Deben modificarse las reglas relativas á la avería común, cuando el sacrificio hecho para el salvamento general reconoce por causa una falta del capitán, de la tripulación, de una persona interesada en el cargamento, ó bien de vicio propio del buque ó de la mercancía cargada?

Solución.—Deben aplicarse las reglas relativas á la avería común aun cuando el peligro, causa primordial del sacrificio ó del gasto, haya sido originado por una de las causas indicadas.

El recurso que suministra la falta ó el vicio propio, debe ser independiente del modo de regular la avería común."

2ª. "¿ Existe la avería común si la salvación, en lugar de proceder directamente del sacrificio, ha sido producida á consecuencia de circunstancias independientes?

Solución.—Importa que la salvación, en lugar de proceder directamente del sacrificio, se produzca á consecuencia de circunstancias independientes."

Acerca del contenido del artículo que anotamos, ha establecido el Tribunal Supremo en sentencia de 31 de diciembre de 1881: Que siempre que deliberadamente, y para salvar la nave, se ejecute su descarga y nuevo embarque, sufriendo la mercancía algún detrimento, según el dictamen pericial, debe considerarse gruesa esta avería, con arreglo al art. 974 (822 del nuevo Código).

El carácter deliberado que han de tener los hechos que causen la avería gruesa, está confirmado por otra sentencia del mismo tribunal, de 8 de junio de 1883.

Acerca de esta materia, ha establecido el Tribunal Supremo de Río Janeiro en sentencia de 27 de Agosto de 1884: Que constituye avería gruesa la indemnización debida al asegurador por el salvamento de la nave abandonada por el capitán.

Constituyen avería gruesa ó común, según la jurisprudencia italiana, los daños sufridos por el buque encallado de propósito por el capitán con la aprobación de los oficiales de la nave para salvarle del naufragio. Es propósito deliberado, según la ley, para el caso de que se trata, aquél en que, en presencia de un mal mayor é inevitable, porque dependa de fuerza mayor, se determina á elegir el mal menor. (Sentencia del tribunal de Nápoles, de 7 de marzo de 1883.)

Respecto del caso 6º de este artículo, véase la nota puesta al 840.

ART. 812. Á satisfacer el importe de las averías gruesas ó comunes contribuirán todos los interesados en el buque ó cargamento existente en él al tiempo de ocurrir la avería.[a]

B. 104; E. 237; F. 401; G. 702, 718; I. 647; H. 698, 705, 804; P. 636; Sc. 187; Véanse "Lowndes on General Average" y "York-Antwerp Rules."

ART. 813. Para hacer los gastos y causar los daños correspondientes á la avería gruesa, precederá resolución del capitán, tomada previa deliberación con el piloto y demás oficiales de la nave, y audiencia de los interesados en la carga que se hallaren presentes.

Si éstos se opusieren, y el capitán y oficiales, ó su mayoría, ó el capitán, separándose de la mayoría, estimaren necesarias ciertas medidas, podrán ejecutarse bajo su responsabilidad, sin perjuicio del derecho de los cargadores á ejercitar el suyo contra el capitán ante el juez ó tribunal competente, si pudieren probar que procedió con malicia, impericia ó descuido.

Si los interesados en la carga, estando en el buque, no fueren oídos, no contribuirán á la avería gruesa, imputable en esta parte al capitán, á no ser que la urgencia del caso fuere tal que faltase el tiempo necesario para la previa deliberación.[b]

B. 116; E. 245; F. 410; G. 485, 490, 491, 711; H. 699 (23), 367, 368; I. 508, 643 (19), 657; P. 503, 655; Sc. 195.

ART. 814. El acuerdo adoptado para causar los daños que constituyen avería común, habrá de extenderse necesariamente en el libro de navegación, expresando los motivos y razones en que se apoyó, los votos en contrario y el fundamento de la disidencia, si existiere, y las causas irresistibles y urgentes á que obedeció el capitán, si obró por sí.

En el primer caso, el acta se firmará por todos presentes que supieren hacerlo, á ser posible, antes de proceder á la ejecución; y cuando no lo sea, en la primera oportunidad. En el segundo, por el capitán y los oficiales del buque.

En el acta, y después del acuerdo, se expresarán circunstanciadamente todos los objetos arrojados, y se hará mención de los desperfectos que se causen á los que se conserven en el buque. El capitán

---

[a] Más claros parecen los preceptos de la ley belga de 21 de agosto de 1879, que dicen así:

"ART. 104. Las averías comunes serán soportadas por las mercaderías, por la nave y por el importe líquido del flete * * *

"ART. 105. El flete no pagado ó pagado por anticipado y restituíble, sólo contribuirá por la mitad de su importe bruto.

"ART. 106. Las municiones de boca y guerra, el ajuar y salario de la tripulación y el equipaje de los pasajeros, no contribuirán á la avería común: su importe pesará sobre los demás efectos."

Véase la nota al art. 854.

[b] Los dos primeros apartados de este artículo concuerden, en el fondo, con el 938 del Código antiguo, y el último, en parte, con el 939 del mismo Código.

tendrá obligación de entregar una copia de ésta acta á la autoridad judicial marítima del primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas de su llegada, y de ratificarla luego con juramento.[a]

B. 116; E. 2471; F. 412; G. 487, 490; H. 367, 368; I. 508, 657; P. 503; Sc. 195.

ART. 815. El capitán dirigirá la echazón y mandará arrojar los efectos por el orden siguiente:

1°. Los que se hallasen sobre cubierta, empezando por los que embaracen la maniobra ó perjudiquen al buque, prefiriendo, si es posible, los más pesados y de menos utilidad y valor;

2°. Los que estuvieren bajo la cubierta superior, comenzando siempre por los de más peso y menos valor, hasta la cantidad y número que fuese absolutamente indispensable.

E. 246; F. 411; H. 368; I. 645; Sc. 194.

ART. 816. Para que puedan imputarse en la avería gruesa y tengan derecho á indemnización los dueños de los efectos arrojados al mar, será preciso que, en cuanto á la carga, se acredite su existencia á bordo con el conocimiento; y, respecto á los pertenecientes al buque, con el inventario formado antes de la salida, conforme al párrafo primero del art. 612.

B. 109; E. 255; F. 420; G. 710 (2); H. 732; I. 649, 656; P. 640; Sc. 203.

ART. 817. Si, aligerando el buque por causa de tempestad, para facilitar su entrada en el puerto ó rada, se trasbordase á lanchas ó barcas alguna parte del cargamento y se perdiere, el dueño de esta parte tendrá el derecho á la indemnización, como originada la pérdida de avería gruesa, distribuyéndose su importe entre la totalidad del buque y el cargamento de que proceda.

Si, por el contrario, las mercaderías trasbordadas se salvaren y el buque pereciere, ninguna responsabilidad podrá exigirse al salvamento.[b]

E. 264; F. 427; G. 708 (2); H. 699 (14, 17), 702, 705; I. 652; P. 643.

ART. 818. Si, como medida necesaria para cortar un incendio en puerto, rada, ensenada ó bahía, se acordase echar á pique algún buque, esta pérdida será considerada avería gruesa, á que contribuirán los buques salvados.

SECCIÓN SEGUNDA.—DE LAS ARRIBADAS FORZOSAS.[c]

ART. 819. Si el capitán, durante la navegación, creyere que el buque no puede continuar el viaje al puerto de su destino por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios ó piratas, ó por

[a] Véase la ley de Enjuiciamiento civil, arts. 2173, 2174.

[b] El primer apartado de este artículo equivale al 952 del Código derogado; el segundo no tiene concordante concreto en dicho Código, y parece está tomado de la ley 8ª, tít. IX, part. 2ª.

[c] Véanse los artículos de las ordenanzas vigentes de la renta de aduanas.

cualquier accidente de mar que lo inhabilite para navegar, reunirá á los oficiales, citará á los interesados en la carga que se hallaren presentes y que pueden asistir á junta sin derecho á votar; y si, examinadas las circunstancias del caso, se considerase fundado el motivo, se acordará la arribada al puerto más próximo y conveniente, levantando y extendiendo en el libro de navegación la oportuna acta, que firmarán todos.

El capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en la carga podrán hacer las reclamaciones y protestas que estimen oportunas, las cuales se insertarán en el acta para que las utilicen como vieren convenirles.

B. 35; E. 245; F. 245; G. 485, 505, 708 (4); H. 367; I. M. M. C. 94; P. 654, 655.

ART. 820. La arribada no se reputará legítima en los casos siguientes:

1°. Si la falta de víveres procediere de no haberse hecho el avituallamiento necesario para el viaje, según uso y costumbre, ó si se hubieren inutilizado ó perdido por mala colocación ó descuido en su custodia;

2°. Si el riesgo de enemigos, corsarios ó piratas no hubiere sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables;

3°. Si el desperfecto del buque proviniere de no haberlo reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje, ó de alguna disposición desacertada del capitán;

4°. Siempre que hubiere en el hecho, causa de la avería, malicia, negligencia, imprevisión ó impericia del capitán.

B. 103; H. 700; I. 646 (4); P. 657, 658.

ART. 821. Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante; pero éstos no serán responsables de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada, siempre que ésta hubiere sido legítima.

En caso contrario, serán responsables mancomunadamente el naviero y el capitán.

B. 103; I. 643 (10), 646 (4); P. 656, 659; York-Ant. rules (1890), 10-12; Attwood v. Sellar, 5, Q. B. D. 286; Svendsen v. Wallace, 10 App. Cas. 404.

ART. 822. Si para hacer reparaciones en el buque, ó porque hubiere peligro de que la carga sufriera avería, fuese necesario proceder á la descarga, el capitán deberá pedir al juez ó tribunal competente, autorización para el alijo, y llevarlo á cabo con conocimiento del interesado, ó representante de la carga, si lo hubiere.

En puerto extranjero, corresponderá dar la autorización al cónsul español donde le haya.

En el primer caso, serán los gastos de cuenta del naviero, y en el segundo, correrán á cargo de los dueños de las mercaderías en cuyo beneficio se hizo la operación.

Si la descarga se verificara por ambas causas, los gastos se distri-

buirán proporcionalmente entre el valor del buque y el del cargamento.[a]

York-Antwerp rules (1890), 10–12; B. 103; I. 643 (12); P. 660.

ART. 823. La custodia y conservación del cargamento desembarcado estará á cargo del capitán, que responderá de él á no mediar fuerza mayor.

P. 661.

ART. 824. Si apareciere averiado todo el cargamento ó parte de él, ó hubiere peligro inminente de que se averiase, podrá el capitán pedir al juez ó tribunal competente, ó al cónsul, en su caso, la venta del todo ó parte de aquél, y el que de esto deba conocer, autorizarla, previo reconocimiento y declaración de peritos, anuncios y demás formalidades del caso, y anotación en el libro, conforme se previene en el art. 624.

El capitán justificará en su caso la legalidad de su proceder, so pena de responder al cargador del precio que habrían alcanzado las mercaderías llegando en buen estado al puerto de su destino.[b]

G. 504; P. 661.

ART. 825. El capitán responderá de los perjuicios que cause su dilación, si, cesando el motivo que dió lugar á la arribada forzosa, no continuase el viaje.

Si el motivo de la arribada hubiere sido el temor de enemigos, corsarios ó piratas, precederan á la salida deliberación y acuerdo en junta de oficiales del buque é interesados en la carga que se hallaren presentes, en conformidad con lo dispuesto en el art. 819.

B. 83; I. 596, 646; P. 663.

SECCIÓN TERCERA.—DE LOS ABORDAJES.[c]

ART. 826. Si un buque abordase á otro, por culpa, negligencia ó impericia del capitán, piloto ú otro cualquier individuo de la dota-

[a] Véanse los arts. 2153 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil. Véase el art. 683 y el caso 5º del art. 688.

[b] Véanse las reglas del art. 2161 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de la Península (2122 de la reformada para Cuba y Puerto Rico).

[c] Respecto á la materia objeto de esta sección, que es nueva en la legislación mercantil española, se han sometido al Congreso internacional de Amberes las siguientes cuestiones, que han sido resueltas en el sentido que á continuación de las mismas se indica:

1ª. ¿Es preciso someter las consecuencias del abordaje á reglas especiales, ó atenerse al derecho común? Si no está demostrado que el abordaje ha sido causado por una falta, ¿debe formarse de todas las averías un conjunto que se distribuirá proporcionalmente al valor de cada buque y de su cargamento, ó bien será preciso que cada uno sobrelleve sus averías?

Solución.—En caso de abordaje de buques, si ha habido alguna falta cometida á bordo de ambos, se reunen los daños, que serán satisfechos por los dos, en proporción á la gravedad que hayan tenido las faltas respectivas que se pruebe han sido causa del acontecimiento.

Si el abordaje se hubiese verificado á consecuencia de una falta cometida á bordo de un solo buque, el daño será completamente satisfecho por él.

Si el abordaje fuese fortuito ó dudoso, cada buque soportará las consecuencias de su daño sin ulterior recurso.

2ª. ¿Es preciso imponer al buque abordador la obligación de socorrer, si puede, al

ción, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial.[a]

B. 228; E. 242; F. 407; G. 736; H. 534; I. 661; P. 695; R. 419, 420, 451 et seq.; 16 J. D. I. P. 144; 19 J. D. I. P. 275; 7 R. I. D. M. 603; 20 J. D. I. P. 506; "The M. Moxham," 1 P. D. 43, 107; "The Leon," 6 P. D. 148; 2 R. D. I. M. 225.

---

buque abordado hasta el puerto más próximo? ¿Cuál deberá ser la sanción de esta obligación?

Solución.—En caso de colisión entre dos buques, debe el capitán, ó cualquier persona que tenga el buque á su cargo, y en la medida que pueda hacerlo sin peligro para su buque, su tripulación ó sus pasajeros, quedarse cerca del otro buque hasta que tenga plena seguridad de que una asistencia más larga sería inútil, con el fin de dar á dicho buque, á su capitán, á su tripulación y á sus pasajeros todos los auxilios posibles y convenientes para salvarlos de cualquier peligro que resultase del abordaje.

En caso de no ajustarse á estas prescripciones, el capitán ó cualquier otra persona encargada del buque, será considerado, salvo prueba en contrario, como autor de abordaje por falta de maniobra, negligencia ó descuido.

Estará además sometido á las penas señaladas en su país á la infracción de que se haya hecho culpable.

Según el núm. 12 del art. 4º del decreto ley de 6 de diciembre de 1868, sobre unificación de fueros, la jurisdicción de marina es la competente para conocer de las causas por naufragios, arribadas y abordajes; pero de las acciones civiles que nazcan de los abordajes, según el núm. 8º del art. 1º del citado decreto ley, deberán conocer los tribunales ordinarios.

En cuanto al procedimiento para instruír las sumarias, causas y expedientes por naufragios, salvamentos, abordajes, etc., véase el apéndice correspondiente.

También son aplicables en general á la materia de que esta sección se ocupa, la doctrina que establecen varias sentencias de diferentes tribunales extranjeros, y que á continuación insertamos.

Todo buque de vapor alcanzado por otro de más andar ó que lleva mayor velocidad, debe cederle el paso á estribor. El capitán que niegue este paso de precedencia, incurre en culpa y se hace responsable de las consecuencias de los choques que ocurran por esta causa. (Sentencia del Tribunal de Gante, 1º de agosto de 1883.)

Existe verdadero salvamento cuando se encuentra en alta mar un buque abandonado por la tripulación y ésta no vuelve al mismo. Si el buque extranjero es hallado por otro francés que iza en él la bandera francesa, debe aplicársele la ley de este pabellón para la liquidación é indemnización del salvamento, aunque la nave salvada haya sido remolcada á un puerto extranjero. El salvamento da derecho al tercio del valor de la mercancía independientemente del tercio del valor del buque. (Tribunal de Casación francés, sentencia de 6 de mayo de 1884.)

Los efectos y consecuencias de un choque entre buques deben regirse por las leyes locales, que regulan la competencia aun para los extranjeros. (Tribunal de Bruselas, sentencia de 21 de noviembre de 1884.)

Teniendo el remolcador el mando y la dirección de la ruta, constituye una sola individualidad con el buque remolcado; y por consiguiente, en caso de choque, tienen ambos buques una responsabilidad solidaria por los daños que de aquél procedan. (Tribunal de Bruselas, sentencia de 8 de diciembre de 1884.)

[a] Los conflictos que surjan entre las legislaciones de diversos países, ha acordado el Congreso internacional de Amberes, pueden resolverse en la siguente forma:

" Cuando el abordaje ocurra en los puertos, ríos y demás aguas interiores, se regulará por la ley del lugar en que haya ocurrido.

El abordaje en el mar entre buques de la misma nacionalidad, se regulará por la ley nacional, y si los buques fueren de diferente nacionalidad, estará cada cual obligado á someterse á la ley de su pabellón, sin poder recibir más que lo que dicha ley le conceda.

ART. 827. Si el abordaje fuese imputable á ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargos.[a]

B. 229; E. 242(3); F. 407; G. 737; H. 5351; I. 662; P. 666; R. 463; M. & P. 631; Macl. 287–389; The Bernina, Mills *v.* Armstrong, 14 App. Cas. 1; R. Judge of London Court, 5 Asp. M. L. C. 283; Charles Quint and Ville de Brest, 6 R. I. D. M. 35; The Delaware, 19 Sup. Crt. Rep. 516; The Britannia, 39 Fed. Rep. 395.

ART. 828. La disposición del artículo anterior es aplicable al caso en que no pueda determinarse cuál de los dos buques ha sido causante del abordaje.[b]

E. 242(3); F. 407; G. 737; I. 662; P. 668; Sc. 221.

ART. 829. En los casos expresados, quedan á salvo la acción civil del naviero contra el causante del daño, y las responsabilidades criminales á que hubiere lugar.

B. 12, 21, 230; E. 30, 35, 89; F. 216, 221, 230; G. 736; H. 321, 349, 534, 535; I. 663; M. M. C. 66; P. 671, 672; M. & P. 614.

ART. 830. Si un buque abordare á otro por causa fortuita ó de fuerza mayor, cada nave y su carga soportará sus propios daños.

B. 228; E. 242(1); F. 407; G. 737; H. 536, 540; I. 660; P. 664, 669; R. 462, 464; Sc. 221; M. & P. 631; Macl. 286; "The Xantho," 12 App. Cas. (Eng.) 503.

ART. 831. Si un buque abordara á otro, obligado por un tercero, indemnizará los daños y perjuicios que ocurrieren el naviero de este tercer buque, quedando el capitán responsable civilmente para con dicho naviero.[c]

G. 741, I. 664; P. 667; M. & P. 624; "The Thames," 44 L. J. (ad.) 23; "The Sisters," 1 P. D. 117.

ART. 832. Si, por efecto de un temporal ó de otra causa de fuerza mayor, un buque que se halla debidamente fondeado y amarrado, abordare á los inmediatos á él, causándoles averías, el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque abordado.

H. 560; R. 456, 457.

---

[a] Esto mismo consignan la casi totalidad de los Códigos extranjeros, y especialmente el de Portugal, cuyos tribunales han establecido la siguiente jurisprudencia:

La responsabilidad que se deriva de los choques en el mar, pesa sobre ambos capitanes, cuando en ambos se reconoce culpabilidad. (Tribunal Supremo portugués, sentencia de 24 de mayo de 1884.)

[b] La cuestión á que se refieren los tres primeros artículos de esta sección, había sido ya planteada por los comentaristas nacionales y extranjeros que se han ocupado de esta materia, resolviéndola con distintos criterios, pero ninguno tan conciso, acertado y equitativo como el de los autores de este Código, muy superior en esto á la ley belga de 1879 y á las demás leyes y Códigos consultados, sin que quiera esto decir que no existan algunas deficiencias dignas de tenerse en cuenta.

[c] Véase el art. 834 y su nota.

ART. 833. Se presumirá perdido por causa de abordaje el buque que, habiéndolo sufrido, se fuera á pique en el acto, y también el que, obligado á ganar puerto para reparar las averías ocasionadas por el abordaje, se perdiese durante el viaje ó se viera obligado á embarrancar para salvarse.

G. 739; H. 539; P. 670; "The Mallona," 3 W. Rob. 7.

ART. 834. Si los buques que se abordan tuvieren á bordo práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje, no eximirá su presencia á los capitanes de las responsabilidades en que incurran; pero tendrán éstos derecho á ser indemnizados por los prácticos, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que éstos pudieran incurrir. [a]

B. 228; G. 740; I. M. M. C. 66, 107, 199–201; P. 672; R. 320; Reney *v.* The Magistrates of Kirkendbright, 1892, A. C. 264; The Halley, L. R. 2 P. C. 204; The Augusta, 6 Asp. M. L. 58, 161; The Agnes Otto, 12 P. D. 56; The Guy Mannering, 7 P. D. 132; Smith *v.* Cowdry, 1 How. 28; Flanigan *v.* Ins. Co., 7 Barr 312.

ART. 835. La acción para el resarcimiento de daños y perjuicios que se deriven de los abordajes no podrá admitirse si no se presenta dentro de las veinticuatro horas protesta ó declaración ante la autori-

[a] Dados los preceptos de las vigentes disposiciones sobre la materia de practicaje, y relacionadas con el contenido del artículo anotado, ha de surgir más de una duda y sobrevenir algún conflicto entre la equidad y el recto sentido jurídico y el literal de los términos en que está redactado este precepto, por cuyo motivo es permitido hacer algunas consideraciones.

Según el art. 826, es el naviero el responsable, en primer término, de los daños y perjuicios ocasionados por el barco que aborde á otro. El 829 deja á salvo la acción civil del naviero contra el causante del daño, además de las responsabilidades criminales, etc.

Ahora bien: en caso de llevar el buque práctico á bordo (en el casi evidente supuesto de que aquí se alude á los prácticos de número y no á los titulares de que habla la base 3ª de la Real orden de 11 de marzo de 1886), claro es que si el causante de la avería es el práctico, como se supone para decir que los capitanes tendrán derecho á que los indemnice el práctico, debiera dirigirse contra éste ó contra el Gobierno que lo impone, y cuyo funcionario es, la acción civil de que se trata. Sin embargo, el art. 834 parece disponerlo de otro modo; esto es, introduce una excepción poco equitativa á lo dispuesto sobre la materia en el citado art. 829.

Y no se diga que ésta es cuestión de puro trámite ó procedimiento, puesto que se deja á salvo al capitán la acción civil contra el práctico. Esto es un verdadero sofisma; y aunque no lo fuera, no evita eso la injusticia de que fácilmente el capitán puede ser víctima, pues si, como generalmente sucede, el práctico fuese insolvente en todo ó en parte, el capitán vendría á pagar una culpa que no había cometido ni podido evitar, puesto que el práctico, se impone por la ley á todos los buques de cierto tonelaje en casi todos los puertos.

Véanse los núms. 6º y 7º del art. 612 y su nota, y en ésta especialmente el núm. 16 de la Real orden de 11 de marzo de 1886 sobre practicaje, en cuyos términos, en relación con los del artículo á que sirve de nota dicha Real orden y los del que se está ocupando, á través de cierta oscuridad y confusión, se deja ver la injusticia á que antes se ha referido.

dad competente del punto en que tuviere lugar el abordaje, ó la del primer puerto de arribada del buque, siendo en España, y ante el cónsul de España, si ocurriese en el extranjero.[a]

B. 232, 233; E. 274, 275; F. 436; G. 906 (2), 908 (3); H. 742; I. 655; P. 673; Sc. 283; Kong Magnus (1891, 223, Eng.).

ART. 836. Para los daños causados á las personas ó al cargamento, la falta de protesta no puede perjudicar á los interesados que no se hallaban en la nave ó no estaban en condiciones de manifestar su voluntad.

B. 231; I. 665; P, 673; Charles Quint et Ville de Brest, 6 R. I. D. M. 35.

ART. 837. La responsabilidad civil que contraen los navieros en los casos prescritos en esta sección, se entiende limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje.

B. 7; E. 30; F. 216; G. 452, 736; H. 321; I. 491; Sc. 222; M. S. A. 503.

ART. 838. Cuando el valor del buque y sus pertenencias no alcanzare á cubrir todas las responsabilidades, tendrá preferencia la indemnización debida por muerte ó lesiones de las personas.

I. 661; P, 673; "The Victoria," 13 P. D. 125.

ART. 839. Si el abordaje tuviere lugar entre buques españoles en aguas extranjeras, ó si, verificándose en aguas libres, los buques arribaren á puerto extranjero, el cónsul de España en aquel puerto instruirá la sumaria averiguación del suceso, remitiendo el expediente al capitán general del departamento más inmediato para su continuación y conclusión.

SECCIÓN CUARTA.—DE LOS NAUFRAGIOS.[b]

ART. 840. Las pérdidas y desmejoras que sufran el buque y su cargamento á consecuencia de naufragio ó encalladura, serán indivi-

[a] Alguna relación tiene con el contenido de este artículo, bajo el punto de vista del derecho internacional, la siguiente cuestión sometida al Congreso internacional de Amberes:

"En caso de abordaje, ¿debe exigirse, so pena de nulidad, que se haga la protesta en un plazo determinado, y que se entable la acción judicial en otro segundo plazo? ¿Qué legislación deberá aplicarse á las excepciones y á las prescripciones?

Solución.—Si el abordaje hubiese tenido lugar en los puertos, ríos y demás aguas interiores, se aplicará, en cuanto á las excepciones y prescripciones, la ley del lugar donde se haya verificado.

Si el abordaje ha tenido lugar en la mar, el capitán conserva sus derechos, pudiendo reclamar por los trámites y en los plazos prescritos por la ley de su pabellón, por la del buque abordado ó por la del primer puerto de escala."

[b] La parte de esta sección que tiene relación con los deberes que recíprocamente han de llenar los oficiales del buque y los empleados de aduanas y resguardo, está comprendida en las ordenanzas generales de 19 de noviembre de 1884, arts. 231 á 238.

Entre las cuestiones objeto de las deliberaciones del Congreso internacional reunido

dualmente de cuenta de los dueños, perteneciéndoles en la misma proporción los restos que se salven.[a]

G. 703; I. 646 (1); P 635 (2), 637.

ART. 841. Si el naufragio ó encalladura procedieran de malicia, descuido ó impericia del capitán, ó porque el buque salió á la mar no hallándose suficientemente reparado y pertrechado, el naviero ó los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque ó al cargamento por el siniestro, conforme á lo dispuesto en los arts. 610, 612, 614 y 621.

ART. 842. Los objetos salvados del naufragio quedarán especialmente afectos al pago de los gastos del respectivo salvamento, y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquéllos antes de entregárselos, y con preferencia á otra cualquiera obligación si las mercaderías se vendiesen.[b]

B. 3 (6); H. 313 (1), 556; G. 753; I. M. M. C. 133; P. 689; Sc. 229.

últimamente en Amberes, se hallan las dos siguientes referentes al salvamento y asistencia con motivo de naufragio:

1ª. "¿Con sujeción á qué reglas debe ser determinada la remuneración debida por la asistencia y el salvamento?

¿Deben los pasajeros, cuya vida y efectos han sido salvados, contribuír á la remuneración de asistencia, y con qué bases?

¿Deben tenerse en cuenta los compromisos contraídos en el momento del peligro?

Solución.—La indemnización de la asistencia ó del salvamento debe determinarse, sobre todo, tomando por base las siguientes circunstancias: el celo desplegado, el tiempo invertido, los servicios prestados á los buques, á las personas y á los objetos. los gastos hechos, el número de personas que han intervenido activamente, el peligro á que se han expuesto dichas personas, el peligro que amenazaba al buque, las personas ó los efectos salvados, y finalmente, el valor actual de los objetos salvados después de deducir los gastos satisfechos.

Los pasajeros cuya vida ha sido salvada, no deben contribuir á la remuneración especial de la asistencia.

Cualquier contrato hecho durante el peligro puede rescindirse.

El que hubiese impuesto sus servicios, y sobre todo que se hubiese embarcado en el buque sin autorización del capitán presente, no tendrá ningún derecho á indemnización por salvamento ó asistencia."

2ª. "¿Há lugar á castigar al capitán que, pudiéndolo hacer, rehusa tomar á bordo los pasajeros y la tripulación de un buque en peligro?

Solución.—El capitán que encuentre un buque, aunque sea extranjero ó enemigo, en peligro, debe auxiliarlo y prestarle toda la asistencia posible; de lo contrario, estará sometido á todas las penas señaladas por la ley de su país.

En lo que respecta á la jurisdicción competente para conocer de los naufragios, véase la nota al art. 826.

[a] Téngase en cuenta que la encalladura no siempre puede considerarse como naufragio, sobre todo para los efectos de este artículo, pues si aquélla fué intencional con objeto de salvar el buque ó el cargamento de un peligro mayor, se reputará avería gruesa, de que ocupa el art. 811, en su regla sexta.

[b] En lo que al procedimiento para la enajenación de los objetos del naufragio se refiere, véase el art. 2161 de la ley de enjuiciamiento civil de la península (art. 2122 de la reformada para Cuba y Puerto Rico).

Art. 843. Si, navegando varios buques en conserva, naufragare alguno de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción á lo que cada uno pueda recibir.

Si algún capitán se negase sin justa causa á recibir la que le corresponda, el capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que de ello se sigan, ratificando la protesta dentro de las veinticuatro horas de la llegada al primer puerto, é incluyéndola en el expediente que debe instruír con arreglo á lo dispuesto en el art. 612.

Si no fuere posible trasladar á los demás buques todo el cargamento náufrago, se salvarán con preferencia los objetos de más valor y de menos volumen, haciéndose la designación por el capitán, con acuerdo de los oficiales de su buque.[a]

Art. 844. El capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio continuará su rumbo al puerto de su destino, y en llegando, los depositará, con intervención judicial, á disposición de sus legítimos dueños.

En el caso de variar de rumbo, si pudiere descargar en el puerto á que iban consignados, el capitán podrá arribar á él si lo consintieren los cargadores ó sobrecargos presentes y los oficiales y pasajeros del buque; pero no lo podrá verificar, aun con este consentimiento, en tiempo de guerra ó cuando el puerto sea de acceso difícil y peligroso.

Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio ó por decisión judicial.[b]

Scaramauga 2, Stamp, 5 c, P. D. 295.

---

[a] Á la primera parte de este artículo, equivalente al 986 del Código antiguo, observa con razón el Sr. Escriche en su Diccionario de Legislación y Jurisprudencia: "¿Qué sucedería si sobreviniese nueva tempestad y hubieran de arrojarse al agua algunas mercaderías? Indudablemente que el capitán de la nave auxiliadora tendría indisputable derecho á arrojar al mar las mercaderías ajenas y á conservar las propias, puesto que el beneficio que hacía á su compañero siempre se sobreentiende sin perjudicar los intereses de sus cargadores."

Respecto de la segunda parte, que corresponde al 987 del Código de 1829, observa también el mismo autor: "¿Qué deberá hacerse si no hubiese acuerdo entre el capitán y los demás oficiales, ni aun entre éstos? Deberá entonces prevalecer la elección del capitán, principal responsable y encargado del buque, aun cuando deberá levantarse acta de todo para en su día poder exigir los cargadores perjudicados la responsabilidad al capitán, si creyeren infundada la elección hecha de mercaderías salvadas."

Véase en la nota al art. 814 los 2173 y 2174 de la ley de enjuiciamiento civil.

[b] Á lo dispuesto en los dos primeros apartados de este artículo, que corresponde al 988 del Código derogado, observa un comentarista: 1º. Que el acuerdo de los cargadores, ó la protesta del capitán en caso contrario, así como todos los accidentes del viaje, deberán hacerse constar en el "Diario de navegación." 2º. Que el consentimiento de los cargos y sobrecargos habrá de ser unánime, puesto que el beneficiar intereses ajenos es un acto de piedad y no de justicia estricta, que á nadie puede exigirse habiendo riesgo manifiesto de accidente de mar ó de enemigos. 3º. Que, dados los términos en que está redactado el artículo, es potestativo en el capitán el ejecutar el acuerdo de la

ART. 845. Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el juez ó tribunal competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Lo mismo se ejecutará cuando fuese peligrosa su conversación, ó cuando en el término de un año no se hubiese podido averiguar quienes fueren sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el art. 579, y el importe líquido de la venta se constituirá en depósito seguro, á juicio del juez ó tribunal, para entregarlo á sus legítimos dueños.[a]

TÍTULO V.—*De la justificación y liquidación de las averías.*

SECCIÓN PRIMERA.—DISPOSICIONES COMUNES Á TODA CLASE DE AVERÍAS.

MOTIVOS.

Las innovaciones adoptadas respecto de la justificación y liquidación de las averías, responden al pensamiento de presentar, con la mayor claridad posible, todas las reglas que deben observarse, desde que sobreviene un daño al buque ó al cargamento hasta que se obtiene la indemnización correspondiente de las personas que vienen obligadas á satisfacerla. Tratándose de una de las materias más difíciles y complicadas del derecho marítimo y que en cierto modo constituye un procedimiento de jurisdicción voluntaria, la cuestión de método es de la mayor importancia, y reconociéndolo así los autores del proyecto han presentado las disposiciones relativas á esta materia bajo un sistema completo y fundado en la misma naturaleza de los hechos, resolviendo, al propio tiempo, las dudas y cuestiones á que da motivo la insuficiencia de la legislación vigente.

En efecto: primeramente formula el proyecto las disposiciones comunes á toda clase de averías, tales como la determinación de lugar en que debe procederse á la justificación y liquidación de las mismas, según los diversos casos que pueden presentarse, la necesidad de ser oídos todos los interesados, el señalamiento de un máximum del importe del daño sufrido para que sea admisible toda demanda de avería, la época desde que devengan intereses moratorios las indemni-

---

mayoría, aun cuando no haya unanimidad; pero que en este caso deberá exigir al cargador ó sobrecargo de los efectos salvados la garantía de responder de las indemnizaciones que pudieran reclamar por accidentes imprevistos los cargadores y sobrecargos de un buque que no hubiesen protestado contra la resolución del capitán.

El apartado tercero concuerda, en parte, con el art. 989 del referido Código.

Véase el art. 2119 y siguientes de la ley de Enjuiciamiento Civil de la Península (art. 2080 de la de Cuba y Puerto Rico).

[a] Véase el artículo de su referencia y el 2161 de la ley de Enjuiciamiento Civil de la Península (art. 2122 de la reformada para Cuba y Puerto Rico).

zaciones, y la obligación impuesta al capitán de determinar con separación los daños y gastos pertenecientes á cada avería ocurrida en el mismo viaje, distinguiendo las que afecten al buque ó al cargamento de las que sean comunes á ambos, cuya separación es extensiva á las tasaciones, presupuestos y cuentas.

Fijadas estas reglas generales, consigna el proyecto las relativas al justiprecio de los daños y perjuicios causados en el buque y en la carga, estableciendo varias para la valuación de las mercaderías salvadas ó vendidas en el viaje, que contribuyen á la indemnización y la de los objetos perdidos ó deteriorados, declarando además los que están exentos de contribuír á la avería.

Á continuación entra á ocuparse de todo lo relativo á la liquidación de la misma, cuya operación, como requiere ciertos conocimientos jurídicos en materias mercantiles, se encomienda á una persona distinta de los peritos tasadores, que, por lo general, son ajenos á esta parte de la ciencia del derecho; establece las reglas que han de preceder á la liquidación las que deben observarse en la distribución del importe de la avería, los requisitos para su aprobación y los efectos que la misma produce, tanto respecto de los contribuyentes y el capitán, como respecto al asegurado y al asegurador, cuando los efectos asegurados hubiesen contribuído á la avería.

Y por último, formando una sección aparte, trata el proyecto de la liquidación de las averías simples, acomodándola á los preceptos establecidos para la común.

Tal es el conjunto de las disposiciones contenidas en el proyecto para la justificación y liquidación de toda clase de averías, el cual, como puede observarse á poco que se fije la atención, es más sistemático y ordenado que el que ofrece el Código Español.

Y también es mucho más completo, porque comprende gran número de preceptos de todo punto necesarios para resolver importantes cuestiones del comercio marítimo, y de las cuales, ó no se hace mérito alguno en la legislación vigente, como sucede respecto de la indemnización del asegurador por las averías gruesas ocurridas en el buque, y por las particulares sobrevenidas en el mismo y en el cargamento, ó se indican de una manera tan deficiente que dan motivo á frecuentes dudas y dificultades en la práctica, como acontece respecto del lugar en que ha de verificarse la justificación y l quidación de las averías, modo de avaluar las mercaderías, aparejos del buque y fletes, derechos que asisten al cargador que pierde los efectos cargados después del siniestro ó los rescata sin haber recibido indemnización. Cada uno de estos puntos quedan perfectamente resueltos en el proyecto, de acuerdo con los principios fundamentales del derecho marítimo y con la práctica generalmente admitida entre los navegantes, como lo demuestra la simple lectura de las nuevas disposi-

ciones que á este fin consagra el proyecto y de cuyo detenido examen prescinde, en esta ocasión, el Ministro que suscribe, para no fatigar con exceso la atención de las Cortes Españolas.

TEXTO.

ART. 846. Los interesados en la justificación y liquidación de las averías podrán convenirse y obligarse mutuamente en cualquier tiempo acerca de la responsabilidad, liquidación y pago de ellas.

A falta de convenios se observarán las reglas siguientes:

1ª. La justificación de la avería se verificará en el puerto donde se hagan las reparaciones, si fueren necesarias, ó en el de descarga;

2ª. La liquidación se hará en el puerto de descarga, si fuere español;

3ª. Si la avería hubiese ocurrido fuera de las aguas jurisdiccionales de España [a] ó se hubiere vendido la carga en puerto extranjero por arribada forzosa, se hará la liquidación en el puerto de arribada.

4ª. Si la avería hubiese ocurrido cerca del puerto de destino, de modo que se pueda arribar á dicho puerto, en él se practicarán las operaciones de que tratan las reglas 1ª y 2ª.

Jurisprudencia.—Por puerto de descarga se entiende aquél á que va dirigida la nave como término de su viaje, en que concluye éste y en que completa su descarga, aun cuando la nave conduzca carga para diferentes puntos de su tránsito. (S. 30 de junio de 1874.)

Véase el art. 869 de este Código, y el 2131 y siguientes de la ley de Enjuiciamiento civil.

B. 118; F. 414; G. 711, 729; H. 697, 722; I. 642; P. 650; Sc. 213; Lowndes, 336, 249.

ART. 847. Tanto en el caso de hacerse la liquidación de las averías privadamente en virtud de lo convenido, como en el de intervenir la autoridad judicial, á petición de cualquiera de los interesados no conformes, todos serán citados y oídos si no hubieren renunciado á ello.

Cuando no se hallaren presentes ó no tuvieren legítimo representante, se hará la liquidación por el cónsul en puerto extranjero, y donde no lo hubiere, por el juez ó tribunal competente, según las leyes del país, y por cuenta de quien corresponda.

Cuando el representante sea persona conocida en el lugar donde se haga la liquidación, se admitirá y producirá efecto legal su intervención, aunque sólo esté autorizado por carta del naviero, del cargador ó del asegurador.

B. 119; Sc. 214.

ART. 848. Las demandas sobre averías no serán admisibles si no excedieren del 5 por 100 del interés que el demandante tenga en el buque ó en el cargamento, siendo gruesas, y del 1 por 100 del efecto

[a] En el mismo artículo reformado para las islas Filipinas se sustituye la palabra España por Filipinas. En este caso también, deberá sustituírse por las de Cuba ó Puerto Rico.

averiado, si fueren simples, deduciéndose en ambos casos los gastos de tasación, salvo pacto en contrario.

E. 243; F. 408.

Art. 849. Los daños, averías, préstamos á la gruesa y sus premios, y cualesquier otras pérdidas, no devengarán interés de demora sino pasado el plazo de tres días, á contar desde el en que la liquidación haya sido terminada y comunicada á los interesados en el buque, en la carga ó en ambas cosas á la vez.

Art. 850. Si, por consecuencia de uno ó varios accidentes de mar, ocurrieren en un mismo viaje averías simples y gruesas del buque, del cargamento ó de ambos, se determinarán con separación los gastos y daños pertenecientes á cada avería, en el puerto donde se hagan las reparaciones, ó se descarguen, vendan ó beneficien las mercaderías.

Al efecto, los capitanes estarán obligados á exigir de los peritos tasadores y de los maestros que ejecuten las reparaciones, así como de los que tasen ó intervengan en la descarga, saneamiento, venta ó beneficio de las mercaderías, que en sus tasaciones ó presupuestos y cuentas pongan con toda exactitud y separación los daños y gastos pertenecientes á cada avería, y en los de cada avería los correspondientes al buque y al cargamento, expresando también con separación si hay ó no daños que procedan de vicio propio de la cosa y no de accidente de mar; y en el caso de que hubiere gastos comunes á las diferentes averías y al buque y su carga, se deberá calcular lo que corresponda por cada concepto y expresarlo distintamente.[a]

Sc. 202, 206.

Sección segunda.—*De la liquidación de las averías gruesas.*[b]

Art. 851. Á instancia del capitán se procederá privadamente, mediante el acuerdo de todos los interesados, el arreglo, liquidación y distribución de las averías gruesas.

Á este efecto dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes á la llegada del buque al puerto, el capitán convocará á todos los inte-

[a] Con las disposiciones de este artículo, que no tiene concordante concreto en el Código derogado, tiene alguna relación la siguiente cuestión sometida á la deliberación del Congreso internacional de Amberes:

"¿Cuál debe ser la influencia, para regular la avería común, del siniestro posterior, y en qué orden se regularán las averías comunes cuando haya varias sucesivas?

Solución.—Los objetos sucesivamente sacrificados, ó más bien las indemnizaciones debidas á sus dueños, hallándose gravados con obligaciones recíprocas; las indemnizaciones relativas al segundo siniestro, por haber sido salvadas por el primer sacrificio; las referentes al primer siniestro, por haber sido por el segundo sacrificio, deben regularse simultáneamente, á la conclusión del viaje, así como todas las averías comunes.

Sólo se procederá de otro modo cuando una mercancía se haya embarcado ó desembarcado en un puerto de escala, y únicamente para dicha mercancía."

[b] Acerca de esta materia, se ha establecido por el tribunal supremo de La Haya, en sentencia de 17 de mayo de 1883: Que la liquidación de averías hecha y legalmente aprobada en el extranjero, es también válida en Holanda contra los aseguradores.

resados para que resuelvan si el arreglo ó liquidación de las averías gruesas habrá de hacerse por peritos y liquidadores nombrados por ellos mismos, en cuyo caso se hará así, habiendo conformidad entre los interesados.

No siendo la avenencia posible, el capitán acudirá al juez ó tribunal competente, que lo será el del puerto donde hayan de practicarse aquellas diligencias, conforme á las disposiciones de este Código, ó al cónsul de España, si lo hubiese, y si no, á la autoridad local, cuando hayan de verificarse en puerto extranjero.[a]

B. 118, 119; E. 249; G. 729; H. 724; I. 658; Sc. 213, 214.

ART. 852. Si el capitán no cumpliere con lo dispuesto en el artículo anterior, el naviero ó los cargadores reclamarán la liquidación, sin perjuicio de la acción que les corresponda para pedirle indemnización.

G. 730; P. 652.

ART. 853. Nombrados los peritos por los interesados ó por el juez ó tribunal, procederán, previa la aceptación, al reconocimiento del buque y de las reparaciones que necesite y á la tasación de su importe, distinguiendo estas pérdidas y daños de los que provengan de vicio propio de las cosas.

También declararán los peritos si pueden ejecutarse las reparaciones desde luego, ó si es necesario descargar el buque para reconocerlo y repararlo.

Respecto á las mercaderías, si la avería fuere perceptible á la simple vista, deberá verificarse su reconocimiento antes de entregarlas. No apareciendo á la vista al tiempo de la descarga, podrá hacerse después de su entrega, siempre que se verifique dentro de las cuarenta y ocho horas de la descarga, y sin perjuicio de las demás pruebas que estimen convenientes los peritos.[b]

G. 711; I. 658; Sc. 196.

ART. 854. La evaluación de los objetos que hayan de contribuír á la avería gruesa, y la de los que constituyen avería, se sujetará á las reglas siguientes:

1ª. Las mercaderías salvadas que hayan de contribuír al pago de la avería gruesa, se valuarán al precio corriente en el puerto de descarga, deducidos fletes, derechos de aduanas y gastos de desembarque, según lo que aparezca de la inspección material de las mismas, prescindiendo de lo que resulte de los conocimientos, salvo pacto en contrario;

---

[a] Para el procedimento, cuando las operaciones hayan de practicarse judicialmente, véanse los arts. 2131 y siguientes de la ley de Enjuiciamiento civil puestos por nota á los anteriores y siguentes artículos de este Código.

[b] Véase la ley de Enjuiciamiento civil, arts. 2134–2140.

2ª. Si hubiere de hacerse la liquidación en el puerto de salida, el valor de las mercaderías cargadas se fijará por el precio de compra con los gastos hasta ponerlos á bordo, excluído el premio del seguro;

3ª. Si las mercaderías estuvieren averiadas, se apreciarán por su valor real;

4ª. Si el viaje se hubiere interrumpido, las mercaderías se hubieren vendido en el extranjero, y la avería no pudiere regularse, se tomará por capital contribuyente el valor de las mercaderías en el puerto de arribada, ó el producto líquido obtenido en su venta;

5ª. Las mercaderías perdidas que constituyeren la avería gruesa se apreciarán por el valor que tengan las de su clase en el puerto de descarga, con tal que consten en los conocimientos sus especies y calidades; y no constando, se estará á lo que resulte de las facturas de compra expedidas en el puerto de embarque, aumentando á su importe los gastos y fletes causados posteriormente;

6ª. Los palos cortados, las velas, cables y demás aparejos del buque inutilizados con el objeto de salvarlo, se apreciarán según el valor corriente, descontando una tercera parte por diferencia de nuevo á viejo.

Esta rebaja no se hará en las anclas y cadenas;

7ª. El buque se tasará por su valor real en el estado en que se encuentre;

8ª. Los fletes representarán el 50 por 100 como capital contribuyente.[a]

B. 107, 108; E. 250; F. 402; G. 718–721, 723; H. 727–730; I. 647, 654–656; P. 636, 639, 647–649; R. 1093; Sc. 198; Lowndes 38, 297, 305 et seq.

---

[a] Resume este artículo el contenido de los 948, 954, 955, 966 y 967 del Código derogado, y tienen relación con el mismo las siguientes cuestiones tratadas en el Congreso internacional de Amberes:

"¿ Que regla debe adoptarse para la formación de la masa que debe contribuír al pago de las averías comunes?

Las cosas salvadas, incluso el buque y el flete, ¿deben contribuír todas al arreglo de la avería común por su valor neto íntegro á la conclusión del viaje?

¿ Deben todas las cosas sacrificadas contribuír por el valor que tenían en el momento del sacrificio?

¿ Se exceptuarán de la contribución los efectos y los salarios de la gente de mar, los equipajes de los pasajeros y las municiones de guerra y de boca?

Solución.—La masa contributiva debe componerse del siguiente modo:

1°. Del valor neto íntegro que hubiesen tenido en el momento y en el punto de descarga las cosas sacrificadas.

2°. Del valor neto íntegro que en los mismos lugares y momento tuviesen las cosas salvadas, así como del importe del daño que les ha sido causado con motivo del salvamento común.

3°. Del flete neto que haya que hacer.

Los efectos y salarios de los marineros, los equipajes de los pasajeros, las municiones de guerra y boca en la proporción necesaria al viaje, aunque reembolsados por contribución cuando ocurre este caso, no forman parte de la masa contributiva.

ART. 855. Las mercaderías cargadas en el combés del buque contribuirán á la avería gruesa si se salvaren; pero no darán derecho á indemnización si se perdieren habiendo sido arrojadas al mar por salvamento común, salvo cuando en la navegación de cabotaje permitieren las ordenanzas marítimas su carga en esa forma.

Lo mismo sucederá con las que existan á bordo y no consten comprendidas en los conocimientos ó inventarios, según los casos.

En todo caso, el fletante y el capitán responderán á los cargadores de los perjuicios de la echazón, si la colocación en el combés se hubiere hecho sin consentimiento de éstos.

B. 109; E. 255, 256; F. 420, 421, 229; G. 710; H. 732, 735; I. 649, 650; P. 640, 641; R. 1086-1089; Sc. 190(2); Lowndes, 69, 92.

ART. 856. No contribuirán á la avería gruesa las municiones de boca y guerra que lleve el buque, ni las ropas ni vestidos de uso de su capitán, oficiales y tripulación.

También quedarán exceptuados las ropas y vestidos de uso de los cargadores, sobrecargos y pasajeros que al tiempo de la echazón se encuentren á bordo.

Los efectos arrojados tampoco contribuirán al pago de las averías gruesas que ocurran á las mercaderías salvadas en riesgo diferente y posterior.

B. 106, 113; E. 254; F. 419, 425; G. 725; H. 731; I. 648; P. 639(2); Sc. 212; Lowndes 325.

ART. 857. Terminada por los peritos la valuación de los efectos salvados, y de los perdidos que constituyan la avería gruesa, hechas las reparaciones del buque, si hubiere lugar á ello, y aprobadas en este caso las cuentas de las mismas por los interesados ó por el juez ó tribunal, pasará el expediente íntegro al liquidador nombrado para que proceda á la distribución de la avería.[a]

B. 119.

ART. 858. Para verificar la liquidación examinará el liquidador la protesta del capitán, comprobándola, si fuere necesario, con el libro de navegación, y todos los contratos que hubieren mediado entre los interesados en la avería, las tasaciones, reconocimientos periciales y cuentas de reparaciones hechas. Si, por resultado de este examen, hallare en el procedimiento algún defecto que pueda lastimar los derechos de los interesados ó afectar la responsabilidad del capitán, llamará sobre ello la atención para que se subsane, siendo posible, y, en otro caso, lo consignará en los preliminares de la liquidación.

En seguida procederá á la distribución del importe de la avería, para lo cual fijará:

1°. El capital contribuyente, que determinará por el importe del valor del cargamento, conforme á las reglas establecidas en el art. 854;

[a] Véanse los arts. 2142 y 2143 de la ley de Enjuiciamiento civil.

2°. El del buque en el estado que tenga, según la declaración de peritos;

3°. El 50 por 100 del importe del flete, rebajando el 50 por 100 restante por salarios y alimentos de la tripulación.

Determinada la suma de la avería gruesa conforme á lo dispuesto en este Código, se distribuirá á prorrata entre los valores llamados á costearla.[a]

E. 250, 251; P. 639, 647–649.

Art. 859. Los aseguradores del buque, del flete y de la carga estarán obligados á pagar por la indemnización de la avería gruesa tanto cuanto se exija á cada uno de estos objetos respectivamente.

Art. 860. Si, no obstante la echazón de mercaderías, rompimiento de palos, cuerdas y aparejos, se perdiere el buque corriendo el mismo riesgo, no habrá lugar á contribución alguna por avería gruesa.

Los dueños de los efectos salvados no serán responsables á la indemnización de los arrojados al mar, perdidos ó deteriorados.

B. 111, 113; E. 258; F. 423, 425; G. 705; H. 734; I. 651; P. 642; Lowndes, 259 et seq., 293.

Art. 861. Si, después de haberse salvado el buque del riesgo que dió lugar á la echazón, se perdiere por otro accidente ocurrido durante el viaje, los efectos salvados y subsistentes del primer riesgo continuarán afectos á la contribución de la avería gruesa, según su valor en el estado en que se encuentren, deduciendo los gastos hechos para su salvamento.[b]

B. 112; E. 259; F. 424; H. 735; I. 651; P. 642 (1); Lowndes, 259 et seq., 293.

Art. 862. Si, á pesar de haberse salvado el buque y la carga por consecuencia del corte de palos ó de otro daño inferido al buque deliberadamente con aquel objeto, luego se perdieren ó fueren robadas las mercaderías, el capitán no podrá exigir de los cargadores ó consignatarios que contribuyan á la indemnización de la avería, excepto si la pérdida ocurriere por hecho del mismo dueño ó consignatario.[c]

B. 113; E. 260; H. 736; I. 651; P. 642.

Art. 863. Si el dueño de las mercaderías arrojadas al mar las recobrase después de haber recibido la indemnización de avería gruesa,

---

[a] No hay para qué decir que, siendo extrajudicial la liquidación de la avería, no se necesita en cuenta para el nombramiento de liquidador que éste reuna requisitos ó títulos técnicos de ningún género, por más que siempre sea conveniente que no sea extraño al comercio ni á los estudios jurídicos.

[b] Es, en el fondo, copia del art. 944 del Código del 1829. Con igual sentido y alcance está redactada la disposición equivalente á ésta en casi todos los Códigos extranjeros.

[c] No hemos hallado su concordante, ni quizá le tiene, en la anterior legislación mercantil.

Aunque peque de algo incorrecta en la forma, consideramos más clara y comprensiva la redacción del art. 1507 del Código anterior de la República Argentina.

estará obligado á devolver al capitán y á los demás interesados en el cargamento la cantidad que hubiere percibido, deduciendo el importe del perjuicio causado por la echazón y de los gastos hechos para recobrarlas.

En este caso, la cantidad devuelta se distribuirá entre el buque y los interesados en la carga, en la misma proporción con que hubieren contribuído al pago de la avería.[a]

B. 115; E. 266; F. 429; H. 739; I. 653; P. 646; Sc. 215.

ART. 864. Si el propietario de los efectos arrojados los recobrare sin haber reclamado indemnización, no estará obligado á contribuír al pago de las averías que hubieren ocurrido al resto del cargamento después de la echazón.[b]

G. 722; H. 740; P. 646 (1).

ART. 865. El repartimiento de la avería gruesa no tendrá fuerza ejecutiva hasta que haya recaído la conformidad, ó, en su defecto, la aprobación del juez ó tribunal, previo examen de la liquidación y audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus representantes.

B. 119; E. 242; H. 724; I. 658.

ART. 866. Aprobada la liquidación, corresponderá al capitán hacer efectivo el importe del repartimiento, y será responsable á los dueños de las cosas averiadas de los perjuicios que por su morosidad ó negligencia se les sigan.[c]

ART. 867. Si los contribuyentes dejaren de hacer efectivo el importe del repartimiento en el término de tercer día después de haber sido á ello requeridos, se procederá, á solicitud del capitán, contra los efectos salvados, hasta verificar el pago con su producto.[d]

E. 265; Sc. 216.

ART. 868. Si el interesado en recibir los efectos salvados no diere fianza suficiente para responder de la parte correspondiente á la avería gruesa, el capitán podrá diferir la entrega de aquéllos hasta que se haya verificado el pago.

E. 265; G. 733; H. 487.

---

[a] Concuerda, casi á la letra, con el art. 1509 del Código anterior de la República Argentina.

[b] Concuerda, á la letra, con el art. 1510 del Código anterior de la República Argentina.

[c] Según el art. 2144 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, cuando el capitán no cumpliese con el deber que este artículo le impone de hacer el repartimiento del importe de la liquidación, podrán obligarle á ello los dueños de las mercaderías averiadas, de conformidad con lo prescrito en el art. 2145.

[d] Respecto al modo de apremiar á los contribuyentes morosos, véanse los arts. 2124, 2125, y 2146 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

SECCIÓN TERCERA.—DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS SIMPLES.

ART. 869. Los peritos que el juez ó tribunal ó los interesados nombren, según los casos, procederán al reconocimiento y valuación de las averías en la forma prevenida en el art. 853 y en el 854, reglas 2ª á la 7ª, en cuanto les sean aplicables.

ARGENTINA.

TÍTULO DÉCIMOCUARTO.—*De las averías.*

CAPÍTULO PRIMERO.—DE LA NATURALEZA Y CLASIFICACIÓN DE LAS AVERÍAS.

ART. 1312. Se consideran averías todos los gastos extraordinarios que se hacen en favor del buque ó del cargamento, ó de ambas cosas juntamente; y todos los daños que sobrevienen al buque ó á la carga, con ocasión del viaje ó durante él, hasta la llegada y descarga. [a]

ART. 1313. En defecto de convenciones especiales expresas en las pólizas de fletamento ó en los conocimientos, las averías se pagan conforme á las disposiciones de este Código.

ART. 1314. Las averías son de dos clases: gruesas ó comunes, y simples ó particulares.

El importe de las averías comunes se reparte proporcionalmente entre el buque, su flete y la carga. El de las particulares se soporta por el dueño de la cosa que ocasionó el gasto ó recibió el daño.

ART. 1315. No se reputan averías sino simples gastos á cargo del buque:

1°. Los pilotajes de costas y puertos;

2°. Los gastos de lanchas y remolques, si por falta de agua no puede el buque emprender el viaje del lugar de la partida con la carga entera, ni llegar al del destino, sin alijar el buque;

3°. Los derechos de anclaje, visita y demás llamados de puerto;

4°. Los fletes de lanchas hasta poner los efectos en el muelle, si no se hubiese pactado otra cosa, según el conocimiento ó la póliza de fletamento.

5°. En general, cualquier otro gasto común á la navegación que no sea extraordinario y eventual. [b]

ART. 1316. Averías gruesas ó comunes son, en general, todos los daños causados deliberadamente en caso de peligro, y los sufridos como consecuencia inmediata de estos sucesos, así como los gastos hechos en iguales circunstancias, después de deliberaciones motivadas para la salvación común de las personas ó del buque y cargamento, conjunta ó separadamente, desde su carga y partida hasta su vuelta y descarga.

---

[a] Véase el art. 806 del Código Español.

[b] Véase el art. 807 del Código Español.

Salva la aplicación de esta regla general en los casos que ocurran, se declara especialmente avería común:

1°. Todo lo que se da á enemigos, corsarios ó piratas, por vía de composición para rescatar el buque y su cargamento, junta ó separadamente;

2°. Las cosas que se arrojan al mar para alijar el buque, ya pertenezcan al cargamento, al buque, ó á la tripulación;

3°. Los mástiles, cables, velas y otros aparejos que de propósito se rompan é inutilicen, ó se corten ó partan forzando vela para la salvación del buque y carga;

4°. Las anclas, amarras y demás cosas que se abandonan para salvación ó ventaja común;

5°. El daño que de la echazón resulte á los efectos que se conserven en el buque;

6°. El daño que se cause al buque ó á algunos efectos del cargamento, por haber hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo, ó para extraer y salvar los efectos del cargamento;

7°. La curación, manutención é indemnizaciones de los individuos de la tripulación, heridos ó mutilados en defensa del buque;

8°. La indemnización ó rescate de los individuos de la tripulación, aprisionados ó detenidos durante el servicio que prestaban al buque ó á la carga;

9°. Los sueldos y manutención de la tripulación durante la arribada forzosa;

10. Los derechos de pilotaje y otros de entrada y salida en un puerto de arribada forzosa;

11. Los alquileres de almacenes en que se depositen, en puerto de arribada forzosa, los efectos que no pudieren continuar á bordo durante la reparación del buque;

12. Los gastos de reclamación de buque y carga hechos conjuntamente, por el capitán;

13. Los sueldos y manutención de los individuos de la tripulación durante esa reclamación, siempre que el buque y carga sean restituídos;

14. Los gastos de alijo ó trasbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada, con el fin de salvarlo de riesgo de mar ó de enemigos;

15. Los daños que acaecieren á los efectos por la descarga y recarga del buque en peligro;

16. Los daños que sufriere el casco y quilla del buque que de propósito se hace varar, para impedir su pérdida total ó su apresamiento;

17. Los gastos que se hagan para poner á flote el buque encallado, y la recompensa por servicios extraordinarios, hechos para impedir su pérdida total ó apresamiento;

18. Las pérdidas ó daños sobrevenidos á los efectos que, en consecuencia del peligro, se han cargado en lanchas ó buques menores;

19. Los sueldos y manutención de la tripulación, si el buque después de empezado el viaje, es obligado á suspenderlo por orden de potencia extranjera ó por superveniencia de guerra, en tanto que el buque y cargamento no sean exonerados de sus obligaciones recíprocas;

20. El premio del préstamo á la gruesa, tomado para cubrir los gastos que se consideran avería común, y el premio del seguro de esos gastos;

21. El menoscabo que resultare en el valor de los efectos que haya sido necesario vender en el puerto de arribada forzosa para hacer frente á aquellos gastos;

22. Las costas judiciales para la clasificación y distribución de la avería común;

23. Los gastos de una cuarentena extraordinaria, imprevista al tiempo de la celebración del fletamento, incluso los sueldos y manutención de los individuos de la tripulación.[a]

Art. 1317. Si para cortar un incendio en algún puerto ó rada se mandase echar á pique algún buque, como medida necesaria para salvar los demás, se considerará esa pérdida como avería común, á cuyo pago contribuirán los demás buques salvados.[b]

Art. 1318. Los gastos causados por vicios internos del buque, por su innavegabilidad, ó por falta ó negligencia del capitán ó individuos de la tripulación, no se reputan avería gruesa, aunque hayan sido hechos voluntariamente, y en virtud de deliberaciones motivadas para beneficio del buque y cargamento.

Todos esos gastos son de cargo exclusivo del capitán ó del buque.

Art. 1319. Avería particular es, en general, todo gasto ó daño que no ha sido hecho para utilidad común, y que se sufre por el buque ó la carga, mientras duren los riesgos.

Se considera especialmente avería particular:

1°. Los daños que sobrevienen al cargamento ó al buque por vicio propio de las cosas, por accidente de mar, fuerza mayor ó caso fortuito;

2°. Los gastos hechos para evitar ó reparar los daños á que se refiere el número precedente;

3°. Los gastos de reclamación, sueldos y manutención de los individuos de la tripulación, mientras aquélla se sigue, cuando el buque y el cargamento son reclamados separadamente;

4°. La reparación particular de los envases y gastos hechos para conservar los efectos averiados, á no ser que el daño resulte inmediatamente de hecho que dé lugar á avería común;

---

[a] Véanse los arts. 809 y 811 del Código Español.

[b] Art. 1317 es parecido al art. 818 del Código Español.

5°. El aumento de flete y los gastos de carga y descarga que se causan en el caso que el buque haya sido declarado innavegable durante el viaje, si los efectos son transportados por otro buque, según lo dispuesto por el art. 1075;

6°. Cualquier daño que resulte al cargamento, por descuido, falta ó baratería del capitán ó de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario, contra el capitán, buque y fletes.[a]

ART. 1320. Los daños que sufren los efectos embarcados en lanchas para alijar al buque en caso de peligro, son juzgados conforme á las disposiciones establecidas en este capítulo, según las diversas causas de que el daño resulte.

ART. 1321. Si durante la travesía aconteciere á las lanchas ó á los efectos en ellas cargados un daño que se repute avería común, será soportado un tercio por las lanchas y dos tercios por los efectos que se encuentren á su bordo.

Esos dos tercios se reparten en seguida, como avería común, sobre el buque principal, el importe del flete, y el cargamento entero, incluso el de las lanchas.

ART. 1322. Recíprocamente, y hasta el momento en que los efectos cargados en las lanchas sean desembarcados en el lugar de su destino y entregados á sus consignatarios, siguen en comunión con el buque principal y resto del cargamento, y contribuyen á las averías comunes que hubieran sobrevenido.

ART. 1323. Los efectos que no se encuentren á bordo, sea del buque principal, sea de las embarcaciones menores, destinadas á transportarlos, no contribuyen á los daños que sucedieren en ese tiempo al buque para cuya carga son destinados.

ART. 1324. Para que el daño sufrido por el buque ó cargamento pueda considerarse avería á cargo del asegurador, es necesario que sea examinado por dos peritos arbitradores que declaren:

1°. La causa de que ha provenido el daño;

2°. La parte del cargamento que se halla averiada, indicando las marcas, números ó bultos;

3°. Cuánto valen los objetos averiados, y cuánto podrá importar su reparación ó reposición, si se tratare del buque ó de sus pertenencias.

Todas estas diligencias, exámenes y reconocimientos, serán determinados por el tribunal de comercio del respectivo distrito, y practicados con citación de los interesados, por sí ó por sus representantes. En caso de ausencia de las partes y falta de apoderado, puede el juez nombrar de oficio persona inteligente é idónea que las represente.

ART. 1325. En el arreglo de la avería particular que debe el asegurador pagar, en caso de seguro contra todo riesgo, se observarán las disposiciones siguientes:

---

[a] Véase art. 809 del Código Español.

Todo lo que fuere saqueado, perdido ó vendido por averiado durante el viaje, se estima según el valor de la factura, y en defecto de ésta, según el valor por el cual se haya celebrado el seguro, conforme á la ley, y el asegurador paga el importe;

En caso de llegada á buen puerto, si los efectos se encuentran averiados en todo ó en parte, se determinará por peritos arbitradores cuál habría sido su valor si hubiesen llegado sin avería, y cuál su valor actual; y el asegurador pagará una cuota del valor del seguro, en proporción de la diferencia que exista entre esos dos valores, comprendiéndose los gastos del reconocimiento y arbitraje.

Todo esto independientemente de la estimación de la ganancia esperada, si ésta se hubiese asegurado.

ART. 1326. Los efectos averiados serán siempre vendidos en público remate, á dinero de contado, á la mejor postura; pero si el dueño ó consignatario no quisiere vender la parte de efectos sanos, en ningún caso puede ser compelido. El precio para el cálculo será el corriente que los mismos efectos, si fuesen vendidos al tiempo de la entrega, podrían obtener en la plaza, comprobado por los precios corrientes del lugar, ó en su defecto certificado, bajo juramento, por dos comerciantes de efectos del mismo género, designados por el tribunal.

ART. 1327. Si los efectos asegurados llegasen á la República averiados ó disminuídos, y la avería fuese exteriormente visible, el examen y estimación del daño debe hacerse por peritos arbitradores, antes que los efectos se entreguen al asegurado.

Si la avería no es exteriormente visible al tiempo de la descarga, puede hacerse el examen después de la entrega de los efectos al asegurado, con tal que se verifique en los tres días inmediatos siguientes á la descarga, y sin perjuicio de las demás pruebas que puedan producir los interesados.

ART. 1328. Si la póliza contuviese la cláusula de pagar averías por marcas, bultos, fardos, cajas ó especies, cada una de las partes designadas se considerará como un seguro separado, para la liquidación de las averías, aunque esa parte se halle incluída en el valor total del seguro.

Cualquiera parte de la carga, objeto susceptible de avaluación separada, que se pierda totalmente, ó que por alguno de los riesgos estipulados quede tan deteriorada que no tenga valor alguno, será indemnizada por el asegurador como pérdida total, aunque relativamente al todo ó á la carga asegurada, sea parcial, y el valor de la parte perdida ó destruída por el daño se halle en la totalidad del seguro.

ART. 1329. Sucediendo un daño por riesgo de mar á un buque asegurado, sólo paga el asegurador los dos tercios de los gastos de reparación, ya sea que ésta se verifique ó no, en proporción de la

parte asegurada con la que no lo esté. El otro tercio correrá por cuenta del asegurado, en razón del mayor valor que se presume al buque.

ART. 1330. Si la reparación se ha hecho, se probará el importe de los gastos por las cuentas respectivas y otros medios de prueba, procediendo, si fuere necesario, á un reconocimiento por peritos.

Si la reparación no se ha verificado, su costo será determinado siempre por peritos.

ART. 1331. Si se justifica que las reparaciones han aumentado el valor del buque en más de un tercio, el asegurador pagará todos los gastos, conforme á las disposiciones del art. 1329, deduciéndose el mayor valor que haya adquirido el buque con la reparación.

Si el asegurado prueba por el contrario, que las reparaciones no han aumentado el valor del buque, porque era nuevo, y que el daño le ha sobrevenido en el primer viaje, ó porque las velas ó aparejos, etc., eran nuevos, no se deducirá el tercio, y el asegurador pagará todos los gastos de reparación, en la proporción expresada en el art. 1329.

ART. 1332. Si los gastos suben á más de las tres cuartas partes del valor del buque, se considera respecto de los aseguradores, que ha sido declarado innavegable, y estarán obligados en tal caso, no mediando abandono, á pagar la suma asegurada, deduciendo el valor del buque ó de sus fragmentos.

ART. 1333. Entrando un buque en un puerto de arribada forzosa, y perdiéndose después por suceso cualquiera, el asegurador sólo tiene que pagar el importe de la suma asegurada.

Lo mismo sucede si el buque hubiere costado, por diversas reparaciones, más de lo que importa la suma asegurada.

ART. 1334. El asegurador no está obligado á pagar avería alguna, cuyo importe no exceda de uno por ciento de la suma asegurada, no mediando estipulación contraria, y sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 1208, núm. 8.

CAPÍTULO SEGUNDO.—DEL PRORRATEO Y DE LA CONTRIBUCIÓN EN LA AVERIA COMÚN.

ART. 1335. El arreglo y prorrateo de la avería común deberá hacerse en el puerto de la entrega de la carga ó donde acaba el viaje, no mediando estipulación contraria.

Si el viaje se revoca en la República, si después de la salida se viese el buque obligado á volver al puerto de la carga, ó si encallare ó naufragare dentro de la República, la liquidación de las averías se verificará en el puerto de donde el buque salió, ó debió salir.

Si el viaje se revocare, estando el buque fuera de la República, ó se vendiere la carga en un puerto de arribada forzosa, la avería se liquidará y prorrateará en el lugar de la revocación del viaje, ó de la venta del cargamento.

Art. 1336. El reconocimiento y liquidación de la avería y su importe, se verificará por peritos arbitradores que á propuesta de los interesados ó sus representantes, ó bien de oficio, si éstos no lo hicieren, nombrará el Tribunal de Comercio.

Si se hiciere en país extranjero, competirá el nombramiento al Cónsul de la República, y en su defecto, á la autoridad que conozca de los negocios mercantiles.

Art. 1337. Si el capitán no verificase las diligencias ordenadas en el artículo precedente, pueden hacerlo los dueños del buque ó del cargamento ó cualquier otra persona interesada, sin perjuicio de la responsabilidad en que, por su omisión, incurre el capitán.

Art. 1338. Las averías comunes serán prorrateadas:

Sobre el valor del buque en el estado que se encuentre á su llegada, comprendiéndose lo que se da por indemnización de la avería común;

Sobre el importe del flete, deduciéndose los sueldos y manutención de los individuos de la tripulación;

Sobre el valor de los efectos que se hallaban al tiempo del suceso á bordo del buque ó de las lanchas ó embarcaciones menores, ó que antes de sucedido el daño fueron alijadas por necesidad y reembolsadas, ó que han tenido que venderse para pagar los gastos de avería.

La moneda metálica contribuye á la avería común, según el cambio del lugar donde acaba el viaje.[a]

Art. 1339. Los efectos de la carga entran por su valor en el lugar de la descarga, deducido el flete, derechos de importación y otros gastos de la descarga, así como la avería particular que hubiesen sufrido durante el viaje. Exceptúanse los casos siguientes:

Si el prorrateo tiene que hacerse en el puerto de donde el buque salió ó debía salir, el valor de los objetos cargados se determinará según el precio de compra, con los gastos hasta á bordo, sin que se comprenda el premio del seguro;

Si esos objetos estuviesen averiados, según su valor real;

Si el viaje se revocare, ó los efectos se vendiesen fuera de la República, y no se liquidase allí la avería, conforme á lo dispuesto en el art. 1335, se tomará como capital contribuyente el valor de esos efectos en el lugar de la revocación del viaje, ó el producto líquido obtenido en el lugar de la venta.

Art. 1340. Los efectos alijados serán tasados según el precio corriente del lugar de la descarga del buque, deducido el flete, derechos de importación y gastos ordinarios. Su naturaleza y calidad se justificarán por los conocimientos, facturas y otros medios legítimos de prueba.

Art. 1341. Si la naturaleza ó la calidad de los efectos es superior á la designada en los conocimientos, contribuyen bajo el pie de su valor real en caso de salvarse.

---

[a] Véanse los arts. 812, 854 y 855 del Código Español.

Son pagados según el valor señalado en la póliza de seguro, y en su defecto, con arreglo á la calidad designada en el conocimiento si se han perdido por echazón.

Si los efectos declarados son de naturaleza ó calidad inferior á la indicada en el conocimiento, contribuyen en caso de salvarse, según la calidad indicada por el conocimiento.

Mediando echazón, son pagados en la forma antes señalada.

ART. 1342. Las municiones de guerra y de boca del buque, el equipaje del capitán, individuos de la tripulación y pasajeros, no contribuyen en caso de echazón ú otra avería común.

Sin embargo, el valor de los efectos de esa clase que se hubiesen alijado, será pagado á prorrata por todos los demás objetos.

ART. 1343. Los efectos de que no hubiere conocimientos firmados por el capitán ó que no se hallen en la lista ó manifiesto de la carga, no se pagan si son alijados; pero contribuyen al pago de la avería común si se salvaren.

ART. 1344. Los objetos cargados sobre cubierta contribuyen al pago de la avería común, en caso de salvarse. Si fuesen alijados ó se averiasen con motivo de la echazón, no tiene derecho el dueño, fuera del caso del segundo párrafo del art. 911, á exigir su pago, sin perjuicio de la acción que le corresponde contra el capitán en el caso del art. 910.

ART. 1345. Si el buque se pierde, no obstante la echazón, ó cualquier otro daño hecho voluntariamente para salvarle, cesa la obligación de contribuír al importe de la avería común. Los objetos que quedaren en buen estado ó se salvaren, no responden á pago alguno por los alijados, averiados ó cortados.

ART. 1346. Si por la echazón de efectos ú otro daño cualquiera, hecho deliberadamente para impedir el desastre, se salva el buque, y continuando el viaje se pierde, los efectos salvados del segundo peligro contribuyen sólo por sí á la echazón verificada con motivo del primero, bajo el pie del valor que tienen en el estado en que se hallan, deducidos los gastos de salvamento.[a]

ART. 1347. Salvándose el buque ó la carga, mediante un acto deliberado de que resultó avería común, no puede quien sufrió el perjuicio causado por ese acto, exigir indemnización alguna por contribución de los objetos salvados, si éstos, por algún accidente, no llegasen á poder del dueño ó consignatario, ó llegando no tuviesen valor alguno, salvo los casos de los arts. 949 y 1316, núm. 12, 13, y 21.

Sin embargo, si la pérdida de esos efectos procediese de culpa del dueño ó consignatario, quedarán obligados á la contribución.

ART. 1348. El dueño de los efectos no puede en caso alguno ser obligado á contribuír á la avería común con más cantidad de la que valgan los efectos al tiempo de su llegada, á no ser respecto de los

[a] Véanse los arts. 863 y 864 del Código Español.

gastos que el capitán, después del naufragio, apresamiento ó detención del buque, haya hecho de buena fe, y aún sin órdenes é instrucciones, para salvar los efectos naufragados, ó reclamar los apresados, aún en el caso de que sus diligencias ó reclamaciones fuesen infructuosas.

ART. 1349. Si después de verificado el prorrateo, recobran los dueños ó consignatarios los efectos alijados, están obligados á devolver al capitán é interesados en la carga, la parte que recibieron en contemplación de tales objetos, deduciendo los daños causados por la echazón y los gastos del recobro.

En tal caso, la suma devuelta será repartida entre el buque y los interesados en la carga, en la misma proporción en que contribuyeron para el resarcimiento del daño causado por la echazón.[a]

ART. 1350. Si el dueño de los objetos alijados los recobra sin reclamar indemnización alguna, ó sin haber figurado en la liquidación de la avería, esos objetos no contribuyen á las averías que sobrevengan al resto de la carga, después de la echazón.

TÍTULO DÉCIMOSESTO.—*De los privilegios marítimos.*

CAPÍTULO PRIMERO.—DISPOSICIONES GENERALES.

ART. 1368. Los privilegios establecidos en el presente título, en cuanto á los bienes sobre que recaen, son preferidos á cualquier otro privilegio general ó especial sobre bienes muebles.[b]

ART. 1369. En caso de deterioro ó diminución de la cosa objeto del privilegio, se ejercitará éste sobre lo que reste ó fuere recuperado ó salvado.

ART. 1370. El acreedor privilegiado sobre una ó más cosas, que fuere vencido en el precio de éstas por otro acreedor de mejor derecho y cuyo privilegio se extiende á otros objetos, se entiende subrogado en el privilegio que á este último corresponde.

El mismo derecho tienen los demás acreedores privilegiados que experimenten una pérdida á consecuencia de dicha subrogación.

ART. 1371. Los créditos privilegiados de un mismo rango, concurrirán entre sí, en caso de insuficiencia de la cosa, en proporción de su respectivo importe, si fuesen creados en el mismo puerto, antes de la salida. Pero si, habiéndose emprendido ó continuado el viaje, se contrajeran posteriormente créditos de la misma especie, los posteriores serán preferidos á los anteriores.

Gozan del mismo privilegio que el capital, los gastos hechos por cada acreedor en sus gestiones judiciales y los intereses debidos por el último año, y por el corriente en la fecha del empeño, secuestro ó venta voluntaria.

ART. 1372. Si el título de crédito privilegiado es á la orden, su endoso producirá también la transferencia del privilegio.

---

[a] Véanse los arts. 755, 811, 814 á 816, 856, 860 y 861 del Código Español.

[b] Véase el art. 585 del Codigo Español.

CAPÍTULO SEGUNDO.—DE LOS CRÉDITOS PRIVILEGIADOS SOBRE LAS COSAS CARGADAS.

ART. 1373. Son privilegiados sobre la carga embarcada, y concurrirán sobre su precio en el orden en que están enumerados en el presente artículo, los siguientes créditos:

1°. Los gastos de justicia hechos en el interés común de los acreedores;

2°. Los gastos, indemnizaciones y salarios de asistencia y salvamento debidos por el último viaje;

3°. Los derechos de aduana debidos por las mismas cosas en el lugar de la descarga;

4°. Los gastos de transporte y los de la carga;

5°. El alquiler de los depósitos de las cosas descargadas;

6°. Las sumas debidas por contribución en las averías comunes;

7°. Los préstamos á la gruesa y los premios del seguro;

8°. Las sumas del capital y de los intereses debidos por las obligaciones contraídas por el capitán sobre la carga, en los casos prescriptos en el art. 947 con las solemnidades debidas.

9°. Cualquier otro préstamo con prenda sobre la carga si el prestamista posee el conocimiento.[a]

ART. 1374. Los privilegios enumerados en el artículo anterior, se perderán si la acción no fuere ejercida dentro de los quince días de terminada la descarga y antes que las cosas cargadas hayan pasado á manos de tercero.

CAPÍTULO TERCERO.—DE LOS CRÉDITOS PRIVILEGIADOS SOBRE EL FLETE.

ART. 1375. Son privilegiados sobre el flete, y concurrirán sobre el importe de él en el orden en que están expuestos á continuación, los créditos siguientes:

1°. Los gastos de justicia hechos en el interés común de los acreedores;

2°. Los gastos, indemnizaciones y salarios de asistencia y salvamento debidos por el último viaje;

3°. Los salarios, emolumentos é indemnizaciones debidas, de conformidad á las disposiciones de este libro, al capitán y demás individuos de la tripulación por el viaje en el que es devengado el flete;

4°. Las sumas debidas por contribución en las averías comunes;

5°. Los préstamos á la gruesa sobre el flete devengado y los premios del seguro;

6°. Las sumas del capital y de los intereses debidos por las obligaciones contraídas por el capitán sobre el flete, en los casos previstos en el art. 947, con las solemnidades debidas;

7°. Las indemnizaciones debidas á los cargadores por falta de entrega de las cosas cargadas, ó por averías de éstas, sufridas por

[a] Véase el art. 585 del Codigo Español.

delito ó culpa del capitán ó de la tripulación en el último viaje. Los salarios del hombre de mar culpable quedan también afectados á esta responsabilidad;

8°. Cualquier otra deuda con prenda del flete, transcripta y anotada en la matrícula del buque.[a]

Estos privilegios cesan luego que el flete fuese pagado, salvo el caso del art. 998, en que el privilegio por los sueldos de la tripulación sólo se extingue después de pasados seis meses de la revocación del viaje.[a]

Capítulo cuarto.—De los créditos privilegiados sobre el buque.

Art. 1376. Los buques ó sus partes están afectados aun en poder de un tercer poseedor, al pago de los créditos que la ley declara privilegiados, de la manera y con las limitaciones que en los artículos siguientes se expresan.

Art. 1377. Son privilegiados sobre el buque, y concurrirán sobre su precio, en el orden en que están enumerados en el presente artículo, los siguientes créditos:

1°. Los gastos de justicia hechos en el interés común de los acreedores;

2°. Los gastos, indemnizaciones y salarios de asistencia y salvamento, debidos por el último viaje;

3°. Los impuestos de navegación establecidos por las leyes;

4°. Los salarios de prácticos, de guardianes, y los gastos de guarda del buque después de su entrada al puerto;

5°. El alquiler de los depósitos de los aparejos y otros accesorios del buque;

6°. Los gastos de conservación del buque y sus accesorios después de su último viaje y entrada al puerto;

7°. Los salarios, emolumentos é indemnizaciones debidas, en conformidad á las disposiciones del presente libro, al capitán y demás individuos de la tripulación por el último viaje;

8°. Las sumas debidas por contribución en las averías comunes;

9°. Las sumas del capital é intereses debidos por las obligaciones contraídas por el capitán para las necesidades del buque, en los casos previstos en el art. 947 con las solemnidades debidas;

10°. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco del buque y aparejos, para los pertrechos, armamento y apresto, si el contrato ha sido celebrado y firmado antes que el buque saliera del puerto donde tales obligaciones se contrajeron, y los premios del seguro con sus accesorios por el último viaje, sea el seguro por viaje ó por tiempo limitado, y en cuanto á los vapores que hacen periódicamente sus viajes y están asegurados por tiempo limitado, los premios correspon-

[a] Véase el art. 842 del Código Español.

dientes á los seis últimos meses y además, en las sociedades de seguros mutuos, las reparticiones ó contribuciones por los seis últimos meses;

11°. Las indemnizaciones debidas á los cargadores y pasajeros por falt a de entrega de las cosas cargadas, ó por averías de éstas, sufridas por delito ó culpa del capitán ó de la tripulación en el último viaje;

12°. Las deudas provenientes de la construcción del buque;

13°. El precio de la última adquisición del buque con los intereses debidos desde los dos últimos años.

Art. 1378. Fuera de los modos generales de extinción de las obligaciones, los privilegios de los acreedores del buque se extinguen:

1°. Por la venta judicial del buque, hecha á instancia de los acreedores ó por otra causa, en la forma establecida, y después de pagado el precio sobre el cual los privilegios se transfieren;

2°. Por la expiración del plazo de tres meses, en el caso de enajenación voluntaria.

Este plazo corre desde la fecha de la inscripción del acto de la enajenación si el buque se encuentra al tiempo de la inscripción en la circunscripción marítima del puerto de la matrícula, y desde la fecha de su vuelta á dicha circunscripción, si la inscripción de la enajenación se hubiere hecho después que el buque había ya partido; con tal que dentro del mes de la fecha de la inscripción, la enajenación sea notificada á los acreedores privilegiados, cuyos títulos se encuentren inscriptos y anotados en el acta de nacionalidad ó sean conocidos del enajenante ó del adquirente.

En todos los casos, la enajenación se hará conocer del público en general, mediante la publicación correspondiente de veinte días consecutivos en dos diarios locales por lo menos, de los que tengan mayor circulación, y empezará á hacerse dentro del mes de la fecha de la inscripción susodicha.

Tratándose de buques cuyo porte no exceda de diez metros cúbicos, bastará que la publicación se haga en un solo diario.[a]

BOLIVIA.

Bolivia no tiene un código marítimo.

BRASIL.

Título IX.—*Del naufragio y del salvamento.*

Art. 731. Nadie podrá recoger del mar ó de las playas las mercaderías ó efectos procedentes de naufragio, estando presente el capitán ó él que hicere sus veces, sin su consentimiento.

---

[a] Véanse los arts. 842 y 845 del Código Español.

Art. 732. El juez de derecho de la jurisdicción mercantil, una vez que constare de modo fehaciente el naufragio de algún buque ó el peligro de naufragar en que se encuentre alguno, se transladará sin demora al lugar conveniente, disponiendo la práctica de cuantas diligencias encaminadas al salvamento de las personas, buque y cargamento, fuere posible practicar; en defecto del capitán y de quien hiciere sus veces, ordenará la formación del inventario de los objetos salvados, disponiendo su buena y segura custodia.

Si el naufragio ocurriere en puerto en que exista aduana ú oficina recaudadora de rentas, ó bien una ú otra estuvieren sitas en costas vecinas, las diligencias del inventario deberán efectuarse con intervención de los empleados respectivos y en su defecto con la de las colecturías.

Art. 733. Los objetos salvados que pudieren deteriorarse por la demora, deberán enajenarse en pública subasta, depositándose su producto á nombre de su propietario.

Los objetos que se encontraren en buen estado de conservación, se conducirán á la oficina de aduanas más próxima, procediéndose con respecto á ellos de conformidad á lo que dispongan los reglamentos.

Art. 734. Si se encontrare presente el capitán ó el propietario de las mercaderías ó quien legítimamente le represente, deberá hacerse cargo de los objetos salvados, pudiendo conducirlos al puerto de destino ó á otro cualquiera, si bien, caso de que las mercaderías, por ser de origen extranjero, estuvieren sujetas al pago de algunos derechos, si el capitán ó propietario prefiriere conducirlas á puerto del país solamente se le autorizará si en el puerto de que se trate existiere oficina de aduanas.

Art. 735. Si alguien salvare un buque, parte de él ó cargamento abandonados en alta mar ó en las costas y entregare todo ello inmediatamente al juez de derecho de la jurisdicción mercantil, tendrá derecho á una gratificación equivalente del 10 al 50 por 100 de su valor.

Si habiendo hecho el salvamento dejare de entregar los efectos en la forma indicada en el presente artículo, incurrirá en la responsabilidad criminal que las leyes sancionan [a] con respecto al que se apropia cosas ajenas perdidas.[b]

Art. 736. El salario que devengaren las personas empleadas en el servicio de salvamento del buque ó del cargamento, así como los premios que se debieren en los casos en que procedieren, se regularán por árbitros, tenida consideración al peligro y naturaleza del servicio, á la prontitud de su realización y á la fidelidad que las personas indicadas hubieren patentizado.

---

[a] Véase el novísimo Código penal inserto en el lugar correspondiente del presente tomo.

[b] Véase el art. 449, núm. 2º.

ART. 737. El capitán y la gente de la tripulación que salvaren ó contribuyeren al salvamento del buque ó del cargamento, además de sus soldadas,[a] tendrán derecho á una gratificación proporcionada á su trabajo y á los peligros corridos.

ART. 738. Los gastos originados por el salvamento, los necesarios para habilitar el buque y los que ocasionare el transbordo del cargamento,[b] gozarán de hipoteca especial y de prelación sobre los objetos salvados ó el producto de su venta en su caso.[c]

ART. 739. Los litígios que se promovieren sobre el pago de los servicios de salvamento, se decidirán por árbitros en el lugar en cuyas aguas jurisdiccionales hubiere ocurrido el naufragio ó en el más próximo.

TÍTULO X.—*De las arribadas forzosas.*

ART. 740. Cuando un buque entrare por necesidad en algún puerto ó lugar distinto de los determinados en la ruta del viaje que estuviere realizando, se considerará legalmente como arribada forzosa.[d]

ART. 741. Serán justas causas de arribada forzosa:

I. Falta de víveres ó de aguada;

II. Cualquier accidente acontecido á la tripulación, cargamento ó buque que imposibilite á éste para la navegación;

III. Temor fundado de piratas ó de enemigos.

ART. 742. Las causas indicadas en el artículo anterior no serán, sin embargo, bastantes á justificar la arribada:

I. Si la falta de víveres ó de aguada proviniere de no haberse hecho la provisión necesaria según la costumbre y uso de la navegación, ó de haberse perdido ó estragado por su mal acondicionamiento ó efecto de descuido ó por haber el capitán vendido alguna parte de los víveres ó de la aguada;

II. Proviniendo la innavegabilidad del buque de reparaciones defectuosas ó de falta de buena estivación;

III. Si el temor de enemigos ó de piratas no se fundare en hechos positivos que no dejen lugar á duda.

ART. 743. Dentro de las primeras veinticuatro horas hábiles á contar de la entrada en el puerto de arribada, deberá el capitán del buque presentarse ante la autoridad competente para levantar la correspondiente acta de la arribada y de sus causas, que deberá justificar cumplidamente ante ella.[e]

ART. 744. Los gastos ocasionados por la arribada forzosa correrán por cuenta del fletante ó del fletador, ó bien de ambos, según la causa que la hubiere motivado.

ART. 745. Si la arribada se justificare cumplidamente, ni el propietario del buque ni el capitán estarán obligados á responder de los

---

[a] Véase el art. 559.
[b] Véase el art. 614.
[c] Véase el art. 759.
[d] Véase el art. 510.
[e] Véanse los arts. 505 y 512.

perjuicios que pudieran ocasionarse al cargamento; pero si la justificación no pudiere hacerse, uno y otro serán solidariamente responsables hasta la concurrencia del valor del buque y del importe del flete.

Art. 746. Solamente podrá autorizarse la descarga en el puerto de arribada forzosa cuando fuera absolutamente indispensable para las reparaciones del buque ó de las averías experimentadas por el cargamento.[a]

El capitán en este caso será responsable de la buena custodia y conservación de los efectos descargados, excepto únicamente los casos de fuerza mayor ó de tal naturaleza que no pudieren prevenirse fácilmente.

La descarga se reputará en juicio legítimamente efectuada cuando hubiere sido autorizada por el juez de derecho de la jurisdicción mercantil.

En al extranjero competerá á los cónsules del país, conceder la autorización necesaria, y donde no existieren, á la autoridad local.

Art. 747. El cargamento averiado deberá repararse ó enajenarse según apareciere más conveniente, obteniéndose en todo caso y previamente la correspondiente autorización.

Art. 748. El capitán no podrá, bajo pretexto alguno, diferir la partida del puerto de arribada, una vez que cesare la causa de ella, so pena de responder por los daños y perjuicios que resultaren de la dilación voluntaria.[b]

Título XI.—*De los daños causados por abordaje.*

Art. 749. Si un buque fuere abordado por otro, el daño entero causado al buque abordado y á su cargamento se satisfará por el abordante, si el abordaje hubiere sido causado por inobservancia del reglamento del puerto, por impericia ó por negligencia del capitán ó de la tripulación, haciéndose su tasación por árbitros.

Art. 750. Todos los casos de abordaje se decidirán, con la menor dilación posible, por peritos que juzgarán cuál de ambos buques fué el abordante, conformándose á las disposiciones del reglamento del puerto y á los usos y prácticas del lugar.

En el caso de que los árbitros declaren que no pueden decidir con seguridad y certeza cuál de los buques sea el causante del abordaje, se soportará por cada uno de éstos los daños sufridos.

Art. 751. Si el abordaje aconteciere en alta mar, y el buque abordado se viere obligado á procurarse puerto de arribada para proceder á su reparación, y se perdiere en esta nueva derrota, la pérdida se presumirá causada por el abordaje.

Art. 752. Los daños resultantes de abordaje pertenecerán á la clase de averías simples ó particulares; se exceptuará únicamente el caso

[a] Véase el art. 614.

[b] Véase el art. 510.

de que el buque para evitar daño mayor de un abordaje inminente picare sus amarres y abordare á otro para conseguir su propia salvación.

Los daños que el buque ó el cargamento sufriere en este caso, se repartirán entre el buque, flete y cargamento, como avería gruesa.

Título XIII.—*De las averías.*[a]

Capítulo I.—De la naturaleza y clasificación de las averías.

Art. 761. Todos los gastos extraordinarios hechos en beneficio del buque ó del cargamento conjunta ó separadamente, y todos los daños experimentados por aquél ó por éste desde el embarque y partida hasta su regreso y desembarque, se reputarán averías.

Art. 762. No mediando entre las partes convenio especial consignado en la póliza de fletamento ó carta partida, ó en el conocimiento, las averías deberán calificarse y regularse por las disposiciones contenidas en el presente Código.

Art. 763. Las averías serán de dos especies:

(*a*) Averías gruesas ó comunes, y

(*b*) Averías simples ó particulares.

El importe de las averías gruesas ó comunes se repartirá proporcionalmente entre el buque, su flete y su cargamento; el importe de las simples ó comunes se soportará, ó bien solamente por el buque, ó bien solamente por la cosa que hubiere sufrido el daño ó dado origen al gasto de que se trate.

Art. 764. Son averías gruesas ó comunes:

I. Todo lo que se da al enemigo, corsario ó pirata, por vía de composición ó á título de rescate del buque ó del cargamento, conjunta ó separadamente;[b]

II. Las cosas alijadas para el salvamento común;

III. Los cabos, palos, velas y cualesquier otros aparejos deliberadamente cortados ó partidos por fuerza de vela para el salvamento del buque y del cargamento;

IV. Las anclas, amarras y cualesquier otros objetos abandonados para salvamento común;

V. Los daños causados por el alijo á las mercaderías que continúen á bordo;

VI. Los daños causados deliberadamente al buque para facilitar la evacuación del agua, y los daños sufridos por el cargamento con este motivo;

VII. El tratamiento curativo, sustento é indemnizaciones de la gente de la tripulación herida ó mutilada en la defensa del buque;

VIII. La indemnización del rescate de la gente de la tripulación mandada al mar ó á tierra en servicio del buque y del cargamento y aprisionada con ocasión de dicho servicio;

---

[a] Véase también el tít. IV, l. 3, s. I del Código Español.

[b] Véase el art. 752.

IX. Las soldadas y sustento de la gente de la tripulación durante la arribada forzosa;

X. Los derechos de pilotaje y demás de entrada y salida en el puerto de arribada forzosa;

XI. Los alquileres de los a'macenes generales de depósito en el puerto de arribada forzosa, por razón de las mercaderías que no pudieren permanecer á bordo durante las reparaciones del buque;

XII. Los gastos ocasionados por la reclamación del buque y del cargamento hechos conjuntamente por el capitán en una sola instancia, y el sustento y soldadas de la gente de la tripulación durante la misma una vez que el buque y el cargamento se restituyeren;

XIII. Los gastos de descarga y salarios para aliviar el buque y entrar en abra ó buen puerto cuando el buque se viere obligado á hacerlo por efecto de borrasca ó persecución de enemigos, y los daños sufridos por las mercaderías con ocasión de la descarga y recarga del buque durante el peligro;

XIV. Los daños experimentados por el casco y quilla del buque que premeditadamente se le hiciere varar para prevenir su pérdida total ó apresamiento por enemigos;

XV. Los gastos hechos para poner á flote el buque encallado y las recompensas por servicios extraordinarios prestados para prevenir su pérdida ó apresamiento por enemigos;

XVI. Los daños ó pérdidas experimentados con relación á las mercaderías cargadas en lanchas ó barcas por consecuencia del peligro;

XVII. Los salarios y sustento de la gente de la tripulación, si el buque después de comenzado el viaje se viere obligado á suspenderlo por orden de potencia extranjera ó declaración de guerra; esto deberá entenderse por todo el tiempo que durare el impedimento del buque y del cargamento;

XVIII. El premio del dinero prestado á la gruesa para hacer frente á los gastos que deban figurar entre las averías gruesas;

XIX. El premio del seguro de los gastos de avería gruesa y las pérdidas experimentadas en la venta del cargamento en el puerto de arribada forzosa para atender á dichos gastos;

XX. Las costas procesales de la regulación de las averías y del reparto de las gruesas;

XXI. Los gastos originados por una cuarentena extraordinaria;

Y, en general, los daños causados deliberadamente en caso de peligro ó de desastre imprevisto y sufridos como consecuencia inmediata de estos eventos, así como los gastos efectuados en iguales circunstancias, después de acuerdos motivados[a] en beneficio y salvamento común del buque y del cargamento desde su carga y salida hasta su regreso y descarga.

---

[a] Véase el art. 509.

ART. 765. No se reputarán averías gruesas aun cuando se hubieren efectuado voluntariamente, y en virtud de acuerdos motivados en beneficio del buque y del cargamento, los gastos causados por vicio interno del buque ó por falta ó negligencia del capitán ó de la gente de la tripulación; todos estos gastos serán de cuenta del capitán ó del buque según los casos.[a]

ART. 766. Se reputan averías simples ó particulares:

I. El daño sufrido por las mercaderías como consecuencia de borrasca, presa, naufragio ó encalladura fortuitos durante el viaje, y los gastos efectuados para su salvamento;

II. La pérdida de cabos, amarras, áncoras, velas y aparejos, causada por borrasca ú otro accidente del mar;

III. Los gastos de la reparación si el buque y las mercaderías se repararen separadamente;

IV. La reparación particular de las vasijas y los gastos efectuados para conservar los efectos averiados;

V. El aumento del flete y gastos de carga y descarga, cuando declarado innavegable el buque, se condujeren las mercaderías al puerto de destino por uno ó más buques;[b]

Y, en general, los gastos realizados y los daños sufridos solamente por el buque ó solamente por el cargamento durante el tiempo de los riesgos.

ART. 767. Si por efecto de bajos ó bancos de árena desconocida no pudiere el buque hacerse á la mar en el puerto de salida con el cargamento completo, ni arribar al puerto de destino á menos de desembarcar parte del cargamento en barca, los gastos satisfechos para aligerar el buque no se reputarán averías y correrán de cuenta del buque únicamente, no mediando en la póliza del fletamento ó en los conocimientos estipulación en contrario.

ART. 768. No se reputarán tampoco averías, sino simples gastos de cuenta del buque, los derechos de pilotaje y otros satisfechos por entrada y salida en abras y ríos, licencias, visitas, tonelaje, marcas, anc aje y otros impuestos de la navegación.

ART. 769. Cuando fuere indispensable lanzar al agua alguna parte del cargamento, deberá comenzarse por las mercaderías y efectos que estuvieren sobre cubierta; después se aligerarán las más pesadas y de menos valor, y en caso de igualdad, las que estuvieren en la cubierta y más á mano, empleándose toda la diligencia posible para tomar nota de las marcas y número de los bultos aligerados.[c]

ART. 770. Á continuación del acta de deliberación y de los acuerdos que se hubieren tomado[d] deberá hacerse declaración especificada de las mercaderías arrojadas al mar, y si por el acto del alijo, hubiere

---

[a] Véase el art. 655.
[b] Véase el art. 614.
[c] Véase el art. 521.
[d] Véase el art. 509.

resultado algún daño al buque ó al cargamento que aun se hallare á bordo, deberá también mencionarse este accidente.

ART. 771. Los daños que sufrieren las mercaderías embarcadas para su conducción ordinaria ó para aligerar otro buque en caso de peligro, se regularán por las disposiciones establecidas en el presente capítulo en cuanto fueren aplicables, según las diversas causas de que provinieren los daños.

CAPÍTULO II.—DE LA LIQUIDACIÓN, REPARTO Y CONTRIBUCIÓN DE LA AVERÍA GRUESA.

ART. 772. Para que el daño sufrido por el buque ó el cargamento pueda considerarse avería á cargo del asegurador, será necesario que sea examinado por dos peritos árbitros y que declaren:

I. La causa de que proceda el daño;

II. La parte del cargamento que se halla averiada y por qué causa, indicando sus marcas, números y demás señas de los bultos ó fardos;

III. Tratándose del buque ó de sus pertenencias, cuánto valen los objetos averiados y cuánto pueda importar su reparación ó reposición.

Todas estas diligencias, exámenes, reconocimientos y visitas se determinarán por el juez de derecho del distrito correspondiente, y practicarán con citación de los interesados personalmente ó con intervención de sus procuradores, pudiendo el juez, en caso de ausencia de las partes, nombrar de oficio persona inteligente é idónea que las represente.[a]

Las diligencias, reconocimiento y visitas sobre el casco del buque y sus pertenencias, deberán practicarse antes de dar comienzo á sus reparaciones, en los casos en que éstas hayan de efectuarse.

ART. 773. Los efectos averiados deberán en todo caso venderse en pública licitación, cuyo precio deberá satisfacerse en el acto del remate; esto mismo se practicará con el buque cuando debe ser enajenado con arreglo á lo dispuesto en el presente Código; en tales casos el juez, si así lo conceptuare conveniente, ó si algún interesado lo requiriere, podrá determinar que el casco y sus pertenencias se vendan separadamente.

ART. 774. La determinación del precio para el cálculo de la avería se efectuará sobre la diferencia entre el respectivo rendimiento bruto de las mercaderías sanas y las averiadas, vendidas al tiempo de la entrega, pero en ningún caso por su rendimiento líquido, ni por el que, demorada la venta ó celebrándose á plazos, pudiere obtenerse.

ART. 775. Si el propietario ó consignatario no estuviere conforme con vender la parte de mercaderías no averiadas, no podrá ser compelido á ello en ningún caso; en este supuesto el precio para el cálculo será el corriente que pudieren alcanzar las mismas si se vendieren al tiempo de efectuar la entrega, en vista de la certificación

[a] Véase el art. 764, núm. 16.

expedida por el funcionario competente, y en defecto de éste de la declaración jurada prestada por dos comerciantes acreditados del mismo giro.[a]

Art. 776. El asegurador no estará obligado á pagar más de las dos terceras partes del costo corriente de las averías que hubieren sobrevenido al buque asegurado, con tal que éste hubiere sido tasado en la póliza por su verdadero valor y las reparaciones no excedieren de las tres cuartas partes de dicho valor, según opinión de peritos árbitros nombrados por los interesados.

Si los peritos considerasen que por efecto de las reparaciones se ha aumentado el valor real del buque en más del tercio de la cantidad á que ascendiere su importe, el asegurador pagará los gastos, rebajando el exceso de valor del buque.

Art. 777. Si los gastos excedieren de las tres cuartas partes del valor del buque, se declarará á éste en estado de innavegabilidad con respecto á los aseguradores.

Los aseguradores estarán obligados en el caso indicado en el presente artículo, y no mediando abandono, á pagar la cantidad asegurada, rebajándose de ésta el valor del buque damnificado ó de sus fragmentos según declararen los peritos árbitros.

Art. 778. Si se tratare de avería simple de las mercaderías y se hallaren éstas estimadas en la póliza por valor cierto, el cálculo del daño se hará sobre el precio que las mercaderías averiadas alcanzaren en el puerto de la entrega y el de la venta de las no averiadas en el mismo lugar y tiempo; y siendo de igual especie y calidad, ó si todas llegasen averiadas, sobre el precio que otras semejantes no averiadas alcanzaren ó pudieren alcanzar, y la diferencia tomada á proporción entre unas y otras será la cantidad debida al asegurado.

Art. 779. Si el valor de las mercaderías no se hubiere señalado en la póliza, la regla para determinar la suma debida será la misma que se indica en el artículo precedente, siempre que se determine primero el valor de las mercaderías no averiadas; lo cual se practicará aumentando el importe de las facturas originales de los gastos subsiguientes;[b] tomada la diferencia proporcional entre el precio por que se venderían las no averiadas y las averiadas, se aplicará la proporción relativa á la parte de las mercaderías averiadas por su primer coste y gastos.

Art. 780. Si la póliza contuviere la cláusula de pagarse avería por marcas, volúmenes, cajas, sacos, etc., cada una de las partes designadas se considerará como un seguro separado para la forma de la liquidación de las averías, aun cuando esa parte se encontrase englobada en el valor total del seguro.[c]

---

[a] Véase el art. 699. [b] Véase el art. 694.
[c] Véanse los arts. 689 y 692.

Art. 781. Cualquiera parte del cargamento, siendo objeto susceptible de valoración separada, que se perciba totalmente ó que por alguno de los riesgos cubiertos por la respectiva póliza quedare tan damnificada que no valga cosa alguna, será indemnizada por el asegurador como pérdida total aun cuando relativamente al todo ó al cargamento asegurado sea parcial, y el valor de la parte perdida ó destruída por el daño se halle en el total del seguro.

Art. 782. Si la póliza contuviere la cláusula de pagar averías como pérdida de salvamento, la diferencia para menos del valor fijado en la póliza que resultare de la venta líquida que los géneros averiados produjeren en el lugar en que se vendieran sin consideración alguna al producto bruto que tuvieren en el mercado del puerto de su destino, será la estimación de la avería.

Art. 783. La regulación, repartición ó prorrateo de las averías gruesas se practicará por árbitros nombrados por ambas partes á instancia del capitán del buque.

Si las partes no se pusieren de acuerdo acerca de este nombramiento, se practicará por el tribunal de comercio respectivo, ó por el juez de derecho de la jurisdicción mercantil correspondiente en los lugares distantes de la residencia de dicho tribunal.

Si el capitán omitiere efectuar el prorrateo de las averías gruesas, podrá reclamarse su parte por cualquiera otra persona interesada.

Art. 784. El capitán estará facultado para exigir, antes de la apertura de las escotillas del buque, que los consignatarios del cargamento presten fianza bastante para asegurar el pago de las averías gruesas á que sus mercaderías respectivas estuvieren obligadas en el prorrateo de la contribución común.

Art. 785. Si los consignatarios del cargamento se negaren á prestar la fianza indicada en el artículo anterior, podrá el capitán del buque requerir el depósito judicial de los efectos obligados á la contribución, hasta conseguir el pago de la cantidad correspondiente, quedando el precio de la venta subrogado para el pago de la avería gruesa una vez que se haya efectuado el prorrateo.[a]

Art. 786. La regulación y repartimiento de las averías gruesas deberá practicarse en el puerto de entrega del cargamento.

No obstante, cuando por daños acontecidos después de la salida estuviere el buque obligado á regresar al puerto de carga, los gastos necesarios para reparar los daños de la avería gruesa podrán ajustarse en este último.

Art. 787. Si las averías gruesas ó comunes se liquidaren en el puerto en que debiere hacerse la entrega del cargamento, deberán contribuír:

I. El cargamento, incluso el dinero, plata, oro, piedras preciosas y demás valores que se encontraren á bordo;

[a] Véanse los arts. 527 y 619.

II. El buque y sus pertenencias, por su tasación en el puerto de descarga, cualquiera que sea su estado;

III. Los fletes, por mitad de su valor.

No contribuirán el valor de los víveres que existieren á bordo para mantenimiento del buque; el bagaje del capitán, de la tripulación ni de los pasajeros que fuere de su uso personal, ni los objetos echados al mar á costa del propietario.

Art. 788. Cuando la liquidación se practicare en el puerto de carga, se estimará el valor del cargamento por las facturas correspondientes, aumentándose al precio de la compra los gastos efectuados hasta el embarque; y en cuanto al buque y flete se observarán las reglas establecidas en el artículo anterior.

Art. 789. Ya la liquidación se practique en el puerto de carga, ya en el de descarga, contribuirán á las averías gruesas las cantidades que fueren resarcidas por vía de la respectiva contribución.

Art. 790. Los objetos cargados sobre el combés,[a] los que se hubieren embarcado sin conocimiento firmado por el capitán[b] y los que el propietario ó su representante con ocasión de los riesgos del mar hubieren mudado del lugar en que se hallaren colocados sin licencia del capitán, contribuirán por sus respectivos valores, llegando á salvo; pero el propietario, en el segundo caso, no tendrá derecho á percibir la indemnización recíproca aun cuando quedaren deteriorados ó hubieren sido arrojados al mar en beneficio común.

Art. 791. Si se salvare cualquiera cosa como consecuencia de algún acto deliberado del que resultare avería gruesa, no podrá él que hubiere sufrido el perjuicio causado por este acto exigir indemnización de ninguna clase por contribución de los objetos salvados si éstos por algún accidente no llegaren á poder del propietario ó de los consignatorios, ó si llegaren á su poder y no tuvieren valor alguna, salvo en los casos previstos en los arts. 651 y 764, núms. 12 y 19 de este Código.

Art. 792. En el caso de alijamiento, si el buque se hubiere salvado del peligro corrido, pero continuando el viaje se perdiere después, las mercaderías salvadas del segundo accidente estarán obligadas á contribuir por avería gruesa para la pérdida de las que fueron aligeradas con ocasión del primero.

Si el buque se perdiere en el primer período y pudieren salvarse algunas mercaderías, éstas no contribuirán para la indemnización de las que hubieren sido aligeradas con ocasión del desastre que hubiere causado el naufragio.

Art. 793. La sentencia aprobatoria de la repartición de las averías gruesas que no contuviere condena de cada uno de los contribuyentes, tendrá fuerza definitiva y será desde luego ejecutoria, aun cuando contra ella se interpusiere cualquier recurso.

---

[a] Véanse los arts. 521 y 677, núm. 8º. [b] Véase el art. 599.

Art. 794. Si después de pagado el prorrateo correspondiente los propietarios recobrasen los efectos indemnizados por avería gruesa, estarán obligados á devolver proporcionalmente á todos los contribuyentes el valor líquido de los efectos recobrados; si no se hubieren tenido en consideración al hacer el prorrateo, no estarán obligados á entrar para la contribución de la avería gruesa con el valor de los géneros recobrados después de la partida en que dejaren de tenerse en cuenta.

Art. 795. Si el asegurador hubiere pagado una pérdida total y después se probare que fué parcial, el asegurado no estará obligado á restituír el dinero recibido, si bien en este caso el asegurador quedará subrogado en todos los derechos y acciones del asegurado y podrá hacer efectivas todas las ventajas que le resulten por razón de los efectos salvados.

Art. 796. Si independientemente de cualquiera liquidación ó examen el asegurador ajustare en precio cierto la indemnización, obligándose á ello en la póliza, ó por escrito aparte, á pagar dentro de cierto plazo, y después se negare á ello, exigiendo que el asegurado pruebe satisfactoriamente el valor real del daño, no estará éste obligado á suministrar dicha prueba sino en el único caso de que el asegurador no hubiere reclamado el ajuste en tiempo hábil, por fraude manifiesto del asegurado.

CHILE.

Título V.—*De los riesgos y daños del trasporte marítimo.*

§ 1.—Definiciones y reglas generales.

Art. 1084. Son averías en la acepción legal de esta palabra:

1°. Todos los daños que sufre la nave, cargada ó en lastre, antes de darse á la vela, durante el viaje ó después de fondeada en el puerto de su destino, y los que reciben las mercaderías desde su embarque en lanchas ú otros buques menores en el lugar de la expedición hasta su desembarque en el de la consignación;

2°. Todos los gastos extraordinarios é imprevistos ejecutados durante el viaje para la conservación de la nave, de la carga ó de ambas á la vez.[a]

Art. 1085. No son averías en los casos ordinarios:

1°. Los pilotajes de costas y puertos;

2°. Los gastos de lanchas y remolques;

3°. Los derechos llamados de puerto;

4°. Los gastos de alijo de la nave que por falta de agua no pueda hacerse á la vela ó entrar al puerto de su destino con toda su carga;

5°. En general, todos los gastos ordinarios de la navegación.

[a] Este artículo es parecido al art. 806 del Código Español.

Todos los gastos enunciados son de la exclusiva cuenta del naviero, á menos que en las pólizas de fletamento ó conocimientos se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 1086. Á falta de convenciones especiales, la responsabilidad, liquidación y pago de las averías serán determinados en conformidad con las disposiciones de este título.

Art. 1087. En el arreglo de averías hecho fuera del territorio de la República, se observarán las leyes y usos del lugar donde se verifique.

(Art. 1088 es igual al art. 808 del Código Español.)

§ 2.—De la avería común, de la resolución de la avería y de la echazón.

Art. 1089. Son avería común no sólo los daños que en virtud de deliberaciones motivadas y antes ó después de emprendido el viaje se causan conjunta ó separadamente á la nave y su carga para salvarlas de un inminente riesgo de mar, sino también los daños sobrevinientes por consecuencia directa é inevitable del sacrificio, y los gastos imprevistos ejecutados en beneficio común en las épocas y forma indicadas.

Art. 1090. Corresponden á la clase de averías comunes:

1°. La entrega de cualquiera cosa hecha á los enemigos ó piratas por composición y á título de rescate de la nave, del cargamento ó de ambas cosas á la vez;

2°. Los sueldos y gastos de los rehenes durante su detención hasta su regreso á la nave ó á su domicilio;

3°. Los gastos hechos para reclamar conjuntamente la libertad de la nave y carga capturadas, y los costos de residencia del capitán, oficiales y tripulación durante la detención, inclusos los sueldos y manutención;

4°. Los daños que recibe la nave ó el cargamento defendiéndose contra enemigos ó piratas, la pérdida de municiones de guerra consumidas en el combate, y las recompensas prometidas ó dadas á los hombres de mar para estimular su valor;

5°. Los gastos de curación, manutención y asistencia de los hombres de mar y pasajeros, heridos, mutilados ó estropeados en defensa de la nave ó en el servicio de la maniobra durante el combate, y los sueldos que los primeros devenguen hasta su completo restablecimiento;

6°. Los salarios, manutención y rescate del hombre de mar que hubiere sido preso ó detenido hallándose ocupado en tierra ó en mar en servicio de la nave;

7°. Los salarios y manutención de los hombres de mar correspondientes al tiempo en que la nave espere un convoy ó permanezca en un puerto neutral por temor fundado de enemigos ó piratas ó por hallarse bloqueado el puerto de su destino;

8°. La pérdida de las cosas arrojadas á la mar para alijar la nave, sea que pertenezcan á ésta, al cargamento ó á la tripulación, y el daño que cause la echazón á las que quedaren á bordo;

9°. La cortadura ó inutilización deliberada de los masteleros, vergas, cables, amarras, velas ó cualquier otro objeto accesorio de la nave;

10. El abandono voluntario de las anclas, botes, lanchas y demás aparejos para salvar la nave de un abordaje ó de cualquier otro riesgo de mar;

11. Los daños causados por el forzamiento de velas para preservar la nave ó la carga de un peligro inminente;

12. El daño intencionalmente causado á la nave para extinguir un incendio ó facilitar el desagüe, la echazón, el alijo ó la extracción de la carga y el ocasionado por consecuencia de estas operaciones;

13. Los gastos de alijo ó transbordo de una parte de la carga con el designio de tomar un puerto que no sea el del destino de la nave y salvarla de la persecución de enemigos ó piratas, de una tempestad ó de cualquier otro riesgo de mar, y la pérdida de las mercaderías alijadas ó transbordadas ó el deterioro que en ellas causare el alijo, transbordo ó reembarco;

14. Los salarios y manutención de la tripulación en los casos de arribada forzosa en beneficio común, pero sólo los correspondientes al tiempo estrictamente indispensable para satisfacer la necesidad que la hubiere causado; los derechos de entrada y salida del puerto, los gastos de descarga y recarga, y el alquiler de los almacenes en que se depositen las mercadarías que no pueden permanecer á bordo durante la reparación;

15. El quebranto de valor de las mercaderías vendidas en una arribada forzosa para reparar la nave de un daño sufrido por un accidente que constituya avería común, el provecho marítimo, la comisión de los préstamos á la gruesa tomados para cubrir los gastos de reparación, y el premio del seguro de esos mismos gastos;

16. Los daños causados conjunta ó separadamente á la nave ó carga por el varamiento voluntario ejecutado con el fin de salvarlas de un riesgo de mar, y los gastos hechos para poner á flote la nave;

17. Los gastos causados en el reconocimiento, clasificación y distribución de una avería común;

18. En general, todas las pérdidas, daños y gastos que reunan las circunstancias que enuncia el art. 1089.

Art. 1091. Para determinar la responsabilidad del asegurador de la nave y la del dador á la gruesa sobre el casco y quilla serán también considerados como avería común los daños que la nave sufra y los gastos que ejecute navegando en lastre, con tal que sean de la naturaleza de los indicados en el art. 1089.

Art. 1092. Las averías comunes son de la responsabilidad de la

nave, del flete y de las mercaderías que existan en ella al tiempo de correrse el riesgo, y serán pagadas por contribución de los propietarios de los objetos enunciados.

En consecuencia, contribuyen al pago de la avería común:

1°. La nave por el valor que tenga en el puerto de la descarga;

2°. El flete íntegro que devengue la nave por los pasajeros, las mercaderías salvadas y las sacrificadas en beneficio común, previa deducción de los gastos de manutención y sueldos del capitán y de la tripulación;

3°. Las mercaderías existentes á bordo, inclusas las que fueren trasportadas en el combés ó bajo de la cubierta sin los debidos conocimientos;

4°. Las mercaderías vendidas para ocurrir á las necesidades de la nave, y la cantidad en que se estimen las mercaderías sacrificadas;

5°. La moneda metálica perteneciente á la nave, cargadores y pasajeros, según el curso del cambio en el lugar donde termine el viaje.

Contribuyen también los sueldos del capitán y tripulación en el caso de rescate.

Art. 1093. La regla establecida en el inc. 1° del artículo precedente es aplicable al caso en que la salvación de la nave ó su carga no sea debida á los medios deliberadamente empleados para su preservación.

Es igualmente aplicable al caso en que la nave y carga, salvadas de un siniestro, perezcan después en otro ocurrido en el progreso de la navegación, siempre que se salven algunos de los objetos existentes á bordo en la época del primero.

Art. 1094. No gozan del beneficio de la contribución:

1°. La avería que no pase de la centésima parte del valor de la nave ó de la carga á que pertenezcan los objetos ó las mercaderías sacrificadas;

2°. Las mercaderías que fueren embarcadas sin los debidos conocimientos;

3°. Las mercaderías cargadas sobre el combés de la nave sin el consentimiento unánime de todas las personas designadas en el núm. 7° del art. 907.

En este último caso el fletante responderá de la pérdida ó avería, aun cuando las mercaderías hubieren sido colocadas sobre el combés con anuencia del cargador á quien pertenezcan.

Art. 1095. Las mercaderías arrojadas al mar y recobradas después entrarán en la regulación de la avería sólo por el valor del menoscabo que hubieren sufrido, más los gastos hechos para salvarlas.

Si el importe de esas mercaderías hubiere sido incluído en la avería común y pagado á los propietarios antes de verificado el recobro, éstos devolverán la cuota recibida, reteniendo únicamente lo que les corresponda en razón del deterioro y gastos del salvamento.

ART. 1096. No contribuyen á la indemnización de la avería común:

1°. Las municiones de guerra ni las de boca destinadas al consumo de la nave;

2°. La ropa y vestidos ya usados del capitán, oficiales y tripulación;

3°. La ropa y vestidos también usados de cada uno de los cargadores, sobrecargos y pasajeros hasta concurrencia del valor que se asigne á los que el capitán excluya de la contribución;

4°. Las mercaderías perdidas en un siniestro anterior.

ART. 1097. Corresponde á la junta de oficiales de la nave resolver la ejecución de los daños y gastos que constituyan avería común.

Los cargadores ó sus sobrecargos serán citados á la junta y oídos por ésta para que, instruidos del acuerdo, hagan la protesta que les convenga; pero no tendrán voto deliberativo.

Las resoluciones de la mayoría de la junta serán ejecutadas á pesar de la oposición de los cargadores ó sobrecargos y bajo la responsabilidad de los miembros que la hubieren acordado.

En este caso quedará á salvo el derecho de los cargadores que se reputen perjudicados para reclamar indemnizaciones de los vocales de la junta que hubieren votado la avería con dolo, negligencia ó ignorancia.

Habiendo empate, el capitán tendrá voto de calidad.[a]

ART. 1098. Si la inminencia del peligro no permitiere al capitán explorar la opinión de los oficiales de la nave ni oír á los cargadores ó sobrecargos, podrá resolver por sí solo y bajo su responsabilidad la ejecución del daño ó gastos que juzgue necesarios á la salvación común.

Podrá asimismo separarse del acuerdo de la junta, siempre que lo juzgue opuesto al interés común; pero en este caso él solo responderá de los daños y perjuicios que causen sus resoluciones.

ART. 1099. Permitiéndolo la urgencia del caso, el capitán extenderá en el diario de navegación las resoluciones de la junta antes de llevarlas á efecto.

El acta expresará la citación y audiencia de los cargadores ó sobrecargos presentes, las razones que hubieren motivado la resolución, y los votos contrarios con los fundamentos alegados por los vocales disidentes, y será firmada personalmente ó á ruego por todas las personas que hubieren asistido á la junta.

El capitán pondrá una copia autorizada del acta en la secretaría del juzgado de comercio del primer puerto chileno adonde arribe dentro de veinticuatro horas, contadas desde el momento en que la nave sea admitida á libre plática, ratificando al mismo tiempo con juramento todos los hechos que aquélla contenga.

Si el puerto de la primera arribada fuere extranjero, la presentación y ratificación del acta se harán ante el cónsul chileno, y en su defecto ante las autoridades que designa el inciso 2° del núm. 17 del art. 905.

[a] Véase et art. 813 del Código Español.

Art. 1100. Omitida la citación y audiencia de los cargadores ó sobrecargos presente., éstos quedarán exonerados de contribuír á la avería común, y el capitán deberá satisfacer por ellos la cuota que les corresponda en la distribución, salvo en el caso previsto en el inciso primero del art. 1098.

Art. 1101. Tan pronto como cese el peligro que hubiere obligado al capitán á resolver por sí solo una avería común, deberá extender y firmar en el diario de navegación una relación circunstanciada del suceso, expresando en ella los motivos de su determinación y los que hubiere tenido para omitir la reunión de la junta y la audiencia de los cargadores ó sobrecargos.

Los oficiales de la nave y los dueños ó representantes de la carga podrán abstenerse de firmar la relación; pero si la firmaren, deberán ratificar oportunamente su contenido bajo la solemnidad del juramento.

La relación será presentada y ratificada por el capitán en la forma y dentro del término que prescribe el art. 1099.

Art. 1102. Siempre que la junta de oficiales ó el capitán por sí solo resolviere arrojar á la mar parte de la carga ó algunos objetos accesorios de la nave, la echazón se hará en el orden siguiente:

1°. Las mercaderías colocadas sobre el combés de la nave;

2°. Los objetos menos necesarios al servicio de la tripulación ó de la nave;

3°. Las mercaderías más pesadas y de menos valor;

4°. Las que se hallen en el primer puente y después las del segundo, siendo unas y otras de una misma clase.

Este orden podrá ser alterado por el capitán de acuerdo con los oficiales de la nave, si así lo exijieren las condiciones del arrumaje de la carga y demás circunstancias del caso.

Art. 1103. Concluída la echazón, el capitán anotará al pie de la relación respectiva los objetos arrojados y los daños que la nave y el resto de la carga hubieren sufrido por consecuencia inmediata y directa de la operación.

La anotación será firmada por el capitán y los oficiales de la nave, y podrá ser rectificada al tiempo de la descarga, si por la precipitación y conflicto de la echazón se hubiere omitido mencionar alguno de los objetos arrojados.

§ 3.°—De la justificación, regulación y repartimiento de las averías comunes.

Art. 1104. La justificación, regulación y repartimiento de la avería común se harán á solicitud del capitán ante el tribunal competente del puerto de la descarga, sea chileno ó extranjero, con citación y audiencia instructiva de todos los interesados presentes ó sus consignatarios en la forma que determine la ley.

No hallándose presentes todos los interesados, bastará la citación y audiencia de los dos principales consignatarios.

Á falta de personas que representen legalmente á los interesados ausentes, se nombrará un curador de bienes que gestione por ellos.

Art. 1105. Si el capitán no cumpliere oportunamente la obligación que le impone el inciso. 1° del artículo anterior, el naviero, los cargadores y cualquiera otra persona interesada podrán provocar el juicio sobre arreglo de la avería común, salvo su derecho para exigir indemnización de los daños y perjuicios que les cause la demora.

Art. 1106. Las operaciones enunciadas en el art. 1104 podrán ser ejecutadas en el puerto de la expedición en los siguientes casos:

1°. Cuando á juicio del juzgado de comercio hubiere sido imposible realizar la justificación, regulación y distribución de la avería en el puerto de la descarga;

2°. Siempre que, acaeciendo la echazón en un punto cercano al puerto de la procedencia, la nave regresare á él ó arribare á otro inmediato, y el propietario de las mercaderías arrojadas las reemplazare con otras de igual clase y calidad.

Art. 1107. Se entiende por puerto de descarga, no sólo el del destino de la expedición, sino también el puerto en que se desembarque la mayor parte del cargamento, atendido su valor, y el en que se concluya el viaje por innavegabilidad, revocación ó acortamiento forzado del mismo, salvo que en el primero de estos tres últimos casos la carga sea conducida en otra nave.

Art. 1108. Las averías serán justificadas con el acta ó relación de que tratan los arts. 1099 y 1101, siendo ratificada por las personas que la hubieren suscrito.

El capitán podrá confirmar el contenido del acta con la declaración de los pasajeros, y en su defecto con la de los hombres de la tripulación.

El acta admite prueba en contrario y su falta puede ser suplida por cualquiera de los medios probatorios que sanciona este Código.

Art. 1109. Al presentar el acta el capitán pedirá el nombramiento de peritos que juramentados reconozcan y presencien la apertura de las escotillas, y acto continuo informen por escrito acerca de lo que hubieren observado relativamente al estado de la nave y carga.

Art. 1110. En vista de las pruebas que rindan los interesados, el juzgado declarará la legitimidad ó ilegitimidad de la avería.

En el primer caso hará la correspondiente clasificación de las averías y dispondrá que los interesados nombren peritos, tanto para el justiprecio de la nave, carga, pérdidas y deterioros, cuanto para la liquidación y prorrateo de la avería común.

En el segundo condenará al capitán al pago de los daños y perjuicios á que hubiere lugar por derecho.

Art. 1111. Aceptado y jurado el cargo, los peritos tasadores estimarán las mercaderías perdidas, y el menoscabo que hubieren sufrido las salvadas.

Las mercaderías perdidas se estimarán, deducidos el flete, derechos

de importación y gastos ordinarios, por el precio corriente que tengan otras de la misma clase en el puerto de la descarga.

La especie y calidad de las mercaderías perdidas serán justificadas por los conocimientos, y en su defecto por las facturas ó cualquiera otra prueba legal.

Las pérdidas y daños causados á la nave en su casco y accesorios serán estimados por el valor que tengan al tiempo de la avería los objetos sacrificados.

Art. 1112. Las mercaderías salvadas serán estimadas, previa su inspección y reconocimiento, por el precio corriente del puerto de la descarga, deducidos los fletes, derechos de importación, gastos ordinarios y la avería particular que hubieren sufrido durante la navegación.

Haciéndose la liquidación y reparto de la avería común en el puerto de la procedencia de la nave, las mercaderías salvadas serán estimadas según el precio corriente que tengan al tiempo de la carga, agregando los gastos del embarque, y excluyendo la prima del seguro si la hubiere.

En los casos de revocación del viaje ó de venta de mercaderías en un puerto de arribada forzosa para subvenir á las necesidades urgentes de la nave, la estimación de las mercaderías salvadas se hará por el precio corriente del lugar donde ocurra la revocación ó la venta.

La nave y sus accesorios serán apreciados según el estado de servicio en que se encuentren.

Art. 1113. Si la calidad de las mercaderías salvadas fuere superior á la que expresen los conocimientos, contribuirán al pago de la avería por la estimación que de ellas se haga.

Las mercaderías perdidas serán pagadas, en el caso propuesto, por el precio que se les asigne según la calidad declarada.

Si al contrario la calidad de las mercaderías salvadas fuere inferior á la que enuncien los conocimientos, contribuirán por el valor que se les fije con arreglo á la calidad indicada.

Las mercaderías perdidas serán pagadas al precio corriente.

Art. 1114. Verificado el justiprecio de que tratan los arts. 1111 y 1112, los peritos encargados de la liquidación y prorrateo de la avería común formarán tres estados generales: el primero del pasivo repartible, el segundo del activo contribuyente y el tercero del repartimiento de la avería entre los interesados.

Art. 1115. El pasivo repartible comprenderá:

1°. Los gastos ejecutados en beneficio común;

2°. El monto de los desembolsos hechos durante el viaje ó en el puerto de la descarga para reponer los objetos pertenecientes á la nave, sacrificados en provecho común;

3°. El precio corriente que tengan en el puerto de la descarga las mercaderías perdidas y el importe del menoscabo de las averiadas;

4°. El flete correspondiente á las mercaderías perdidas;

5°. Los salarios de los peritos que intervengan en la justificación, regulación y repartimiento de la avería común.

Los valores indicados en el núm. 3° figurarán en este estado por la estimación que hagan los peritos tasadores.

Art. 1116. El activo contribuyente se compondrá:

1°. Del precio corriente que tengan en el lugar de la descarga las mercaderías salvadas, perdidas y averiadas;

2°. Del valor que tengan al tiempo del siniestro los objetos pertenecientes á la nave que hubieren sido sacrificados;

3°. Del valor de la nave y sus accesorios y del flete íntegro, hechas las deducciones enunciadas en el núm. 2° del art. 1092.

En este estado no figurará en partida separada el flete de las mercaderías arrojadas.

Art. 1117. En el tercero se distribuirá sueldo á libra entre los contribuyentes el importe total de la avería.

Art. 1118. Los contribuyentes que no hubieren sufrido avería común, pagarán la cuota que les corresponda en el estado del repartimiento.

Los que la hubieren sufrido compensarán su crédito con su débito hasta la cantidad concurrente, y cobrarán ó pagarán la diferencia.

Art. 1119. Todas las operaciones de la liquidación serán presentadas al tribunal que conozca de ella para su aprobación, previa audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus legítimos representantes.

Art. 1120. El capitán hará efectivo el repartimiento y responderá á los interesados en él de los daños y perjuicios que les cause su negligencia ó morosidad.

Art. 1121. Los contribuyentes satisfarán sus respectivas cuotas dentro de setenta y dos horas, contadas desde la que designe la notificación del auto aprobatorio del repartimiento.

No pagando dentro de este término, el capitán pedirá la venta de las mercaderías salvadas hasta la cantidad necesaria para cubrir las cuotas insolutas y los gastos de la ejecución.

Art. 1122. El capitán no será obligado á entregar á los contribuyentes sus mercaderías hasta que sea cubierta la contribución salvo que el interesado en recibirlas le otorgue fianza solidaria por el importe de su cuota.

Art. 1123. El dueño de las mercaderías perdidas ó deterioradas puede reclamar directamente de su asegurador la indemnización correspondiente, salvo el derecho de éste para repetir lo pagado de todos los que deban contribuír á la avería común.

§ 4.—De la avería particular.

Art. 1124. Avería particular es todo daño que sufre la nave, ó el cargamento desde su embarque hasta su descarga, por accidente de mar ó fuerza mayor, vicio propio de la cosa ó hecho del naviero, capi-

tán, tripulación, cargadores, pasajeros ó cualquiera otra persona, y todo gasto ejecutado en exclusivo provecho de la nave, del cargamento ó de una parte de éste.

Art. 1125. Pertenecen á la clase de averías particulares:

1°. Las cosas que toman los apresadores de la nave sin preceder convenio, y las que les entrega espontáneamente cualquiera de los cargadores para salvar sus mercaderías;

2°. Los gastos de la reclamación entablada para obtener separadamente la libertad de la nave ó la del cargamento, y los salarios y manutención de los hombres de mar durante el juicio;

3°. La pérdida de la nave y resto de la carga después del alijo;

4°. Los gastos de salvamento;

5°. La reparación de los barriles, pipas ó cualesquiera otras vasijas, y los gastos hechos para la conservación de las mercaderías averiadas, salvo que el daño provenga inmediatamente de una causa que lo caracterice de avería común;

6°. La diferencia entre el precio de venta y el que tengan en el puerto de su destino las mercaderías vendidas para subvenir á las necesidades urgentes de la nave en el caso de arribada forzosa por fortuna de mar;

7°. Los gastos de la arribada ejecutada con el fin de aprovisionar la nave ó repararla de los daños causados por tempestad ú otro accidente de mar;

8°. Los salarios y manutención de los hombres de mar durante la detención por orden legítima ó fuerza mayor, sea que la nave haya sido fletada por viaje, sea que lo haya sido por meses;

9°. El aumento de flete y los gastos de descarga en el caso de innavegabilidad declarada, siempre que las mercaderías sean conducidas en otra nave por cuenta de los cargadores;

10. La manutención y salario de la tripulación, mientras la nave permanezca en cuarentena ordinaria;

11. En general, todos los daños y gastos que no redunden en beneficio común de la nave y su carga, y que no merezcan el concepto de avería común conforme al art. 1089.

Art. 1126. El propietario de la cosa que hubiere sufrido el daño ó causado el gasto soportará la avería particular, sin perjuicio de su derecho para reclamar la competente indemnización, si hubiere sido ocasionada por hecho de un tercero.

Art. 1127. Se exceptúan de la regla anterior:

1°. El echamiento á pique de la nave incendiada ó de la más inmediata á ella, para evitar la propagación del incendio;

2°. Los salarios y alimentos de la tripulación en el caso de detención de la nave fletada por meses;

3°. Los gastos de una cuarentena imprevista al tiempo de celebrarse el fletamento, y los salarios y manutención de los hombres de mar durante la misma;

4°. El daño de las mercaderías confundidas por voluntad de los cargadores ó por caso fortuito, siempre que no sea posible determinar el dueño de las averiadas ó pérdidas;

5°. Los daños que el abordaje de dudosa imputación produzca á las naves que chocan ó se amarran.

En todos los casos anteriores la avería será pagada por contribución de los interesados.

ART. 1128. En caso de seguro total ó parcial de la nave ó su cargamento, los aseguradores pagarán la avería particular según las reglas establecidas en el título "De los seguros marítimos."

§ 5.—DEL ABORDAJE.

ART. 1129. El daño causado por el abordaje fortuito será soportado sin repetición por la nave que lo hubiere sufrido, sin perjuicio del seguro si lo hubiere.

ART. 1130. Si el abordaje fuere ocasionado por dolo, negligencia ó impericia del capitán ó tripulación de una de las naves que choquen, el daño será indemnizado por el culpable.

Siendo causado por hecho de los dos capitanes ó de las dos tripulaciones, cada nave soportará el daño que le sobrevenga.

ART. 1131. En los casos de abordaje culpable el capitán es responsable al naviero de las averías de la nave y cargamento, salvo su derecho contra los oficiales y tripulación toda vez que el abordaje les fuere imputable.

ART. 1132. Si el abordaje occurriere cuando la nave se halla dirigida por un piloto leman, el capitán condenado al pago de la avería podrá reclamar de éste la correspondiente indemnización.

ART. 1133. En caso de duda acerca de la causa del abordaje, las naves que hubieren chocado se repartirán el daño por mitad.

ART. 1134. El abordaje se presume fortuito; pero se reputará culpable de parte del capitán de la nave que se encuentre en alguno de los casos siguientes:

1°. Si la nave estuviere mal fondeada por inobservancia de los reglamentos y usos del puerto, ó si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias;

2°. Si la nave zarpare de noche sin haberse puesto previamente en franquía, ó navegare á todas velas á la inmediación de otra que estuviere fondeada ó á la capa;

3°. Si á la entrada de un puerto la nave tratare de tomar la delantera á otra que la preceda, ó si á la salida no cediere el paso á la nave que entrare al puerto;

4°. Si navegando con viento en popa, en una dirección tal que pueda encontrarse con otra en un punto de intersección, no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje;

5°. Si la nave, cualquiera que sea el punto donde se encuentre, no tuviere farol con luz encendida, siendo de noche.

ART. 1135. Si después del abordaje perece la nave al dirigirse á un puerto de arribada para reparar sus averías, se presume que la pérdida ha sido causada por aquel accidente.[a]

§ 6.—DE LA ARRIBADA FORZOSA.

ART. 1136. Llámase arribada forzosa la entrada necesaria de la nave á un puerto ó lugar distinto del prefijado para el viaje convenido.

ART. 1137. La arribada forzosa es legítima ó ilegítima.

Es legítima la que procede de caso fortuito inevitable, é ilegítima la que trae su orígen del dolo, negligencia ó impericia del capitán.

ART. 1138. Son justas causas de arribada:

1°. La falta de víveres;

2°. El temor fundado de enemigos ó piratas;

3°. Cualquier accidente en la tripulación ó la nave que la inhabilite para continuar el viaje.

ART. 1139. La justicia de la causa no legítima la arribada en los casos siguientes:

1°. Si la falta de víveres proviniere de su corrupción ó pérdida por mala colocación ó descuido en su custodia y conservación, ó de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario según el uso y circunstancias de la navegación;

2°. Si el riesgo de enemigos ó piratas no fuere manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables;

3°. Si la peste ú otras enfermedades de la tripulación procedieren de la mala calidad de los víveres que formen el aprovisionamiento de la nave;

4°. Si la inhabilitación de la nave proviniere de no haberla reparado, pertrechado y equipado convenientemente para el viaje, de alguna disposición desacertada del capitán ó de no haber tomado la que convenía para evitar el descalabro.[b]

ART. 1140. La resolución de la arribada forzosa corresponde á la junta de oficiales de la nave, y se llevará á efecto lo que acuerde la mayoría de los vocales, computada en los términos del art. 1097.

Los cargadores presentes ó sobrecargos serán citados á la junta para los efectos que indica el artículo precitado.

El acta será redactada, firmada y presentada en la forma que prescribe el art. 1099, y las protestas serán literalmente insertadas en ella.

ART. 1141. Los gastos de la arribada legítima proveniente de un hecho que constituyá avería común, serán de la responsabilidad de la nave y del cargamento; pero si la arribada trajere su origen de un hecho constitutivo de avería particular, los gastos serán de la exclusiva cuenta de la nave.

---

[a] Véase el art. 833 del Código Español.

[b] Este artículo parecido al art. 821 del Código Español.

Los gastos de la arribada ilegítima son de la responsabilidad del naviero, salvo su derecho para reclamar la debida indemnización de la persona que la hubiere causado.

Art. 1142. El naviero y capitán no son responsables á los cargadores de los daños y perjuicios que les ocasione la arribada legítima.

Pero si la arribada fuere ilegítima, ambos serán solidariamente obligados á indemnizar á los cargadores.

Art. 1143. El capitán no podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa sino en los siguientes casos:

1°. Si los cargadores lo exigieren para prevenir el daño de las mercaderías;

2°. Si la descarga fuere indispensable para hacer la reparación de la nave;

3°. Si se reconociere que el cargamento ha sufrido avería.

En los dos últimos casos el capitán solicitará la competente autorización del juzgado de comercio; y si el puerto de arribada fuere extranjero, del cónsul chileno, ó en su defecto de la autoridad local.

Los gastos de la descarga y recarga serán de cuenta de los cargadores.[a]

Art. 1144. Notándose que la carga ha sufrido avería, el capitán hará la protesta que prescribe el núm. 17° del art. 905 ante la autoridad competente, y cumplirá las órdenes que el cargador presente ó su consignatario le comunique acerca de las mercaderías averiadas.

Art. 1145. No encontrándose el propietario de las mercaderías averiadas ó persona que le represente, el capitán pedirá al juzgado de comercio, al agente consular ó á la autoridad local en sus respectivos casos el nombramiento de peritos para que, previo reconocimiento de las mercaderías averiadas, informen acerca de la naturaleza y extención de la avería, de los medios de repararla ó evitar su propagación, y si será ó nó conveniente el reembarque y conducción de las mercaderías al puerto de la consignación.

En vista del informe de los peritos, la autoridad que conozca del caso proveerá la reparación y reembarque de las mercaderías, ó que se mantengan en depósito, según viere convenir á los intereses del propietario; y el capitán llevará á efecto bajo su responsabilidad lo que se decretare.

Art. 1146. Ordenándose la reparación y reembarque, el capitán empleará sucesivamente, para cubrir los gastos que tales operaciones demanden, los arbitrios que se expresan á continuación:

1°. Tomar de la caja de la nave la cantidad necesaria, con calidad de reintegro y abono del interés corriente;

2°. Contratar un préstamo á la gruesa sobre las mismas mercaderías, previa la autorización que prescribe el núm. 8° del art. 898;

3°. Solicitar de la autoridad competente la venta en martillo de

[a] Véase el art. 822 del Código Español.

las mercaderías averiadas, hasta la cantidad indispensable para cubrir los gastos.

El capitán, ó el dador en su caso, tiene privilegio sobre todos los acreedores para ser reintegrado del capital é intereses del préstamo con el producto de las mercaderías averiadas.

ART. 1147. Decretándose el depósito, el capitán dará cuenta al cargador ó á su consignatario para que resuelva lo que mejor le convenga.

Pero si el mal estado de las mercaderías ofreciere un inminente peligro de pérdida ó aumento de deterioro, el capitán pedirá se proceda inmediatamente á su venta en martillo; pagará con su producto los gastos causados y los fletes que hubiere devengado la nave en proporción del camino andado, y depositará el resto á la orden del interesado, dándole desde luego el correspondiente aviso.

ART. 1148. El capitán está obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á continuar el viaje tan luego como cese la causa de la arribada forzosa.

Pero si ésta fuere motivada por temor de enemigos ó piratas, el capitán no podrá hacerse de nuevo á la mar sin el previo acuerdo de la junta de oficiales en la forma que determina el art. 1097.[a]

ART. 1149. Corresponde al capitán la custodia de las mercaderías descargadas hasta que se entreguen, reembarquen, depositen ó vendan; y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, será personalmente responsable de su conservación.[b]

§ 7.—DEL NAUFRAGIO Y VARAMIENTO.

ART. 1150. Perdiendo la esperanza de salvar la nave, y permitiéndolo la urgencia del caso, el capitán reunirá la junta de oficiales en la forma que dispone el art. 1097, y someterá á su deliberación si atendidas las circunstancias debe ó nó abandonarse la nave.

Resolviéndose el abandono, el capitán cumplirá las obligaciones que le imponen los núms. 8° y 9° del art. 905; y si llegare á consumarse el naufragio, recojerá los fragmentos de la nave y los restos del cargamento.

ART. 1151. Naufragando la nave que va en convoy ó en conserva, se distribuirá entre las demás que la acompañen, en proporción al espacio que cada una tenga desembarazado, la parte de la carga y pertrechos que se hubieren salvado.

Si alguno de los capitanes rehusare sin justa causa recibir la parte de la carga que le corresponda, el capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que cause su negativa, y ratificará la protesta en el primer puerto de arribada dentro del término legal.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 825 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 823 del Código Español.

Una copia de la protesta será agregada al proceso informativo de que trata el núm. 9° del art. 905.[a]

Art. 1152. El capitán que reciba mercaderías náufragas no está obligado á variar de rumbo para trasportarlas al puerto de la consignación; pero deberá conducirlas al del destino de su nave y entregarlas á los propietarios ó consignatarios.[b]

Por falta de unos y otros, pondrá las mercaderías á disposición del juzgado de comercio para que ordene su depósito por cuenta de los interesados.[b]

Art. 1153. Caso que, sin variar de rumbo y continuando el mismo viaje, sea posible descargar las mercaderías náufragas en el puerto á que fueren destinadas, el capitán podrá arribar con este objeto, siempre que lo consientan los cargadores ó sobrecargos y los pasajeros y oficiales de la nave, consultados en la forma que prescribe el art. 1097, que el puerto no sea de peligroso acceso, y que no haya temor fundado de enemigos ó piratas.

Los daños y perjuicios que cause la arribada ejecutada sin el consentimiento de todas las personas enunciadas, serán de la responsabilidad del capitán.

Art. 1154. En los casos previstos en los dos artículos anteriores, las mercaderías porteadas responden privilegiadamente del pago del flete y de los gastos de arribada, descarga y cualquier otro que se haga por causa y en beneficio de ellas.

El capitán de la nave que verifica el trasporte de las mercaderías náufragas gozará del privilegio que establece el inc. final del art. 1146 por las cantidades que anticipe y el interés corriente.

El flete, si no hubiere convenio, será regulado por peritos en el puerto de la descarga, habida consideración á la distancia andada, la dilación que sufra la nave, las dificultades vencidas y los riesgos corridos para recojer y poner á bordo las mercaderías.

Art. 1155. El capitán que, sin hallarse presente en los momentos del naufragio, encontrare mercaderías náufragas, estará obligado á recojerlas, trasportarlas y entregarlas al propietario ó á la persona que le represente, cobrando los gastos y fletes que correspondan.

Art. 1156. Siempre que el capitán náufrago ó algún corresponsal de los cargadores ó consignatarios rehuse anticipar las cantidades necesarias para pagar los fletes y gastos, el juzgado de comercio mandará vender en martillo la parte de los objetos salvados que considere suficiente para cubrir su monto.

Art. 1157. Ninguna persona privada podrá entrar á la nave so pretesto de socorrerla ó salvarla del naufragio ó varamiento, emprender el salvamento de la que se encuentre encallada ó quebrantada, ni recojer objetos náufragos que floten en la mar ó salgan á la

[a] Este artículo es parecido al art. 843 del Código Español.

[b] Véase el art. 844 del Código Español.

costa, sin el expreso consentimiento del capitán presente ó del oficial que le reemplace.

Art. 1158. Las personas que tengan conocimiento de un naufragio ó varamiento en las costas de la República, ó de la salida á ellas de los fragmentos de una nave ó de los restos de un cargamento, cumplirán las obligaciones que impone el art. 635 del Código Civil, quedando sujetas á la acción y pena que él establece siempre que se apropien objetos náufragos.

En el caso de pillaje la conducta de los individuos que no denuncien el naufragio ó varamiento será examinada por la autoridad competente para investigar su complicidad en aquel delito.

Art. 1159. El funcionario público á quien se denuncie un naufragio ó varamiento ocurrido en el distrito de su cargo, se trasladará inmediatamente al lugar del suceso, y dictará todas las providencias conducentes á la salvación de los hombres de mar, de la nave, sus papeles, libros y cargamento y á la conservación de los objetos que se puedan salvar.

Evacuadas estas diligencias, dará cuenta al juzgado de comercio más inmediato para que proceda al cumplimiento de las disposiciones que contienen los arts. 636, 637, 638 y 639 del Código Civil.

Art. 1160. Fuera del caso propuesto en el art. 1156, los objetos salvados serán vendidos en martillo, previo decreto, si no fuere posible conservarlos por estar averiados ó hallarse expuestos á perderse ó deteriorarse por vicio propio.

El producto de la venta será judicialmente depositado por cuenta de á quien corresponda.

Art. 1161. El naviero y los cargadores podrán reclamar del capitán ó piloto la competente indemnización con arreglo al art. 908, toda vez que el naufragio ó varamiento provenga de dolo, culpa ó impericia de alguno de ellos.

Si el naufragio ó varamiento procediere de que la nave no fué convenientemente reparada y pertrechada para el viaje, el naviero responderá exclusivamente á los cargadores de los perjuicios causados á la carga, salvo su derecho contra los que hubieren practicado el reconocimiento ordenado en el núm. 3° del art. 899.

Art. 1162. Los objetos salvados del naufragio ó varamiento ó el producto líquido de su venta son privilegiadamente responsables de los gastos hechos y de los salarios debidos por los servicios prestados para salvarlos; y los propietarios deberán pagar el importe de unos y otros ántes de la entrega, á no ser que rindan fianza á satisfacción de los interesados.

Art. 1163. Son casos de salvamento:

1°. Si la nave ó su carga fuere repuesta en alta mar ó conducida á buen puerto, y si fueren extraídos del fondo de la mar algunos objetos pertenecientes á la nave ó cargamento;

2°. Si la nave ó mercaderías encontradas sin dirección en alta mar ó en la costa fueren salvadas;

3°. Si se salvare la carga de la nave varada en la costa ó arrojada contra las rompientes, encontrándose en un peligro tal que no ofrezca seguridad á la tripulación y mercaderías;

4°. Si se extrae la carga de una nave destrozada;

5°. Si la nave abandonada por la tripulación fuere ocupada por personas resueltas á salvarla, y conducida á puerto seguro con toda la carga ó parte de ella.

Art. 1164. En la estimación del salario de salvamento se tendrán en consideración la prontitud del servicio, el tiempo empleado en el, el número de personas necesario para dispensar una asistencia eficaz, la naturaleza del servicio, el peligro corrido para prestarlo y el que corrían los objetos salvados, la fidelidad con que éstos hayan sido entregados, y su valor determinado por peritos.

Art. 1165. Los salarios serán fijados por la autoridad que preside el salvamento, y en caso de contestación por el juzgado de comercio.

Art. 1166. El primer denunciante del naufragio ó varamiento tiene derecho á una prima de aviso, que será regulada por el funcionario que asista al salvamento, atendidas las circunstancias del caso.

Reuniéndose en una misma persona la doble calidad de inventor y salvador, la gratificación de salvamento que otorgan los arts. 636 y 638 del Código Civil podrá extenderse hasta el tercio del valor de los objetos salvados, previa deducción del importe del salario de asistencia y salvamento.

Art. 1167. Los individuos que ocupen la nave con el designio de salvarla, la pondrán á disposición del capitán ó de los oficiales al primer requerimiento que se las dirija, so pena de perder su salario y de responder de los daños y perjuicios.

La entrega de la nave dejará á salvo los derechos ya adquiridos por el salvamento.

COLOMBIA.

Título VI.—*De los riesgos y daños del trasporte marítimo.*

Capítulo I.—De las averías en general.

Sección I.—*Definiciones y reglas.*

Art. 277. Son averías en la acepción legal de esta palabra:

1ª. Todos los daños que sufre la nave cargada ó en lastre, antes de darse á la vela, durante el viaje ó después de fondeada en el puerto de su destino; los que reciben las mercaderías desde su embarque en lanchas ú otros buques menores en el lugar de la expedición, hasta su desembarque en el de la consignación.

2ª. Todos los gastos extraordinarios é imprevistos ejecutados durante el viaje para la conservación de la nave, de la carga ó de ambas á la vez.

Art. 278. No son averías en los casos ordinarios:

1°. Los pilotajes de costas y puertos;

2°. Los gastos de lanchas y remolques;

3°. Los derechos llamados de puerto;

4°. Los gastos de alijo de la nave, que por falta de agua no puede hacerse á la vela ó entrar al puerto de su destino con toda su carga;

5°. En general, todos los gastos ordinarios de la navegación.

Todos los gastos enunciados son de la exclusiva cuenta del naviero, á menos que en la póliza de fletamento ó conocimientos se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 279. Á falta de convenciones especiales, la responsabilidad, liquidación y pago de las averías serán determinadas en conformidad con las disposiciones de este título.

Art. 280. En el arreglo de las averías fuera del territorio de la Unión, se observarán las leyes y usos del lugar donde se verifique.

La avería es gruesa ó común, simple ó particular.

Sección II.—*De la avería común, de la resolución de la avería y de la echazón.*[a]

Art. 281. Son avería común, no sólo los daños que, en virtud de deliberaciones motivadas y ántes ó después de emprendido el viaje, se causan conjunta ó separadamente á la nave y su carga para salvarlas de un inminente riesgo de mar, sino también los daños sobrevinientes por consecuencia directa é inevitable del sacrificio, y los gastos imprevistos ejecutados en beneficio común, en las épocas y forma indicadas.

Art. 282. Corresponden á la clase de averías comunes:

1°. Las cosas entregadas á los enemigos ó piratas por composición y á título de rescate de la nave, del cargamento ó de ambas cosas á la vez;

2°. Los sueldos y gastos de los rehenes, durante su detención, hasta su regreso á la nave ó á su domicilio;

3°. Los gastos hechos para reclamar conjuntamente la libertad de la nave y carga capturadas, y los costos de residencia del capitán, oficiales y tripulación durante la detención, inclusos los sueldos y manutención;

4°. Los daños que recibe la nave ó el cargamento, defendiéndose contra los enemigos ó piratas, la pérdida de municiones de guerra consumidas en el combate, y las recompensas prometidas ó dadas á los hombres de mar para estimular su valor;

5°. Los gastos de curación, manutención y asistencia de los hombres de mar y pasajeros, heridos, mutilados ó estropeados en defensa

[a] Véanse los arts. 755, 811, 814–816, 856, 860 y 861 del Código Español.

de la nave ó en el servicio de la maniobra durante el combate, y los sueldos que los primeros devenguen hasta su completo restablecimiento;

6°. Los salarios, manutención y rescate del hombre de mar preso ó detenido, hallándose ocupado en tierra ó en la mar en servicio de la nave;

7°. Los salarios ó manutención de los hombres de mar, mientras la nave espera un convoy ó permanece en un puerto neutral, por temor fundado de enemigos ó piratas, ó por hallarse bloqueado el puerto del de su destino;

8°. Las cosas pertenecientes á la nave, cargamento ó tripulación, arrojadas á la mar para alijar aquélla, y el daño que cause la echazón á las que quedaren á bordo;

9°. La cortadura ó inutilización deliberada de los masteleros, vergas, cables, amarras, velas y de cualquier otro objeto accesorio á la nave;

10. El abandono voluntario de las anclas, botes, lanchas y demás aparejos para salvar la nave de un abordaje ó de cualquier otro riesgo de mar;

11. Los daños causados por el forzamiento de velas vara preservar la nave ó la carga de un peligro inminente;

12. El daño intencionalmente causado á la nave para extinguir un incendio ó facilitar el desagüe, la echazón, el alijo ó la extracción de la carga, y el ocasionado por consecuencia de estas operaciones;

13. Los gastos de alije ó trasporte de una parte de la carga, con el designio de tomar un puerto que no sea el del destino de la nave, y salvarla de la persecución de enemigos ó piratas, de una tempestad ó de cualquier otro riesgo de mar, y la pérdida de las mercaderías alijadas ó trasbordadas, ó el deterioro que en ellas causare el alijo, trasbordo ó reembarco;

14. Los salarios y manutención de la tripulación en los casos de arribada forzosa en beneficio común, sólo por el tiempo estrictamente necesario para satisfacer la necesidad que la hubiere causado, los derechos de entrada y salida del puerto, los gastos de descarga y recarga, y el alquiler de los almacenes en que se depositen las mercaderías que no puedan permanecer á bordo durante la reparación;

15. El quebranto de valor de las mercaderías vendidas en una arribada forzosa para reparar la nave de un daño sufrido por un accidente que constituya avería común, el provecho marítimo, la comisión de los préstamos á la gruesa, tomados para cubrir los gastos de reparación, y el premio del seguro de esos mismos gastos;

16. Los daños causados conjunta ó separadamente á la nave ó carga por el varamiento voluntario, ejecutado con el fin de salvarlas de un riesgo de mar, y los gastos hechos para poner á flote la nave;

17. Los gastos causados en el reconocimiento, clasificación y distribución de una avería común:

18. En general, todas las pérdidas, daños y gastos que reunan las circunstancias que enuncia el art. 281.

Art. 283. Para determinar la responsabilidad del asegurador de la nave y la del dador á la gruesa sobre el casco y quilla, serán también considerados como avería común los daños que aquélla sufra y los gastos que ejecute navegando en lastre, con tal que sean de la naturaleza de los indicados en el art. 281.

Art. 284. Las averías comunes son de la responsabilidad de la nave, del flete y de las mercaderías que existan en ella al tiempo de correr el riesgo, y serán pagadas por contribución de los propietarios de los objetos enunciados.

En consecuencia, contribuyen al pago de la avería común:

1°. La nave por el valor que tenga en el puerto de la descarga;

2°. El flete íntegro que devengue la nave por los pasajeros, las mercaderías salvadas y las sacrificadas en beneficio común, previa deducción de los gastos de manutención y sueldos del capitán y de la tripulación;

3°. Las mercaderías existentes á bordo, inclusas las que fueren trasportadas en el combés ó bajo de la cubierta sin los debidos conocimientos;

4°. Las mercaderías vendidas para ocurrir á las necesidades de la nave, y la cantidad en que se estimen las mercaderías sacrificadas;

5°. La moneda metálica perteneciente á la nave, cargadores y pasajeros, según el curso del cambio en el lugar donde termine el viaje.

Contribuyen también los sueldos del capitán y tripulación en el caso de rescate.

Art. 285. La regla establecida en el inciso 1° del precedente artículo es aplicable al caso en que la salvación de la nave ó su carga no sea debida á los medios deliberadamente empleados para su preservación.

Es igualmente aplicable al caso en que la nave y carga, salvadas de un siniestro, perezcan despúes en otro ocurrido en el progreso de la navegación, siempre que se salven algunos de los objetos existentes á bordo en la época del primero.

Art. 286. No gozan del beneficio de la contribución:

1°. La avería que no pase de la centésima parte del valor de la nave ó de la carga á que pertenezcan los objetos ó las mercaderías sacrificadas;

2°. Las mercaderías perdidas ó deterioradas que fueren embarcadas sin los debidos conocimientos;

3°. Las mercaderías cargadas sobre el combés de la nave sin el consentimiento unánime de todas las personas designadas en el núm. 7 del art. 100.

En este último caso, el fletante responderá de la pérdida ó avería, aun cuando las mercaderías hubiesen sido colocadas sobre el combés con anuncia del cargador á que pertenezcan.

Art. 287. Las mercaderías arrojadas al mar y recobradas después, entrarán en la regulación de la avería sólo por el valor del menoscabo que hubiesen sufrido, más los gastos hechos para salvarlas.

Si el importe de esas mercaderías hubiere sido incluído en la avería común y pagado á los propietarios antes de verificado el recobro, éstos devolverán la cuota percibida, reteniendo únicamente lo que les corresponda en razón del deterioro y gastos de salvamento.

Art. 288. No contribuyen á la indemnización de la avería común:

1°. Las municiones de guerra ni las de boca destinadas al consumo de la nave:

2°. La ropa y vestidos ya usados del capitán, oficiales y tripulación;

3°. La ropa y vestidos también usados de cada uno de los cargadores, sobrecargos y pasajeros hasta concurrencia del valor que se asigne á los que el capitán excluya de la contribución:

4°. Las mercaderías perdidas en un siniestro anterior.

Art. 289. Corresponde á la junta de oficiales de la nave resolver la ejecución de los daños y gastos que constituyen avería gruesa.

Los cargadores ó sus sobrecargos serán citados á la junta y oídos por ésta, para que, instruídos del acuerdo, hagan la protesta que les convenga; pero no tendrán voto deliberativo.

Las resoluciones de la mayoría de la junta serán ejecutadas, á pesar de la oposición de los cargadores ó sobrecargos y bajo la responsabilidad de los miembros que la hubieren acordado.

En este caso, quedará á salvo el derecho de los cargadores que se reputen perjudicados, para reclamar indemnizaciones de los vocales de la junta que hubieren votado la avería con dolo, negligencia ó ignorancia.

Habiendo empate, el capitán tendrá voto de calidad.

Art. 290. Si la inminencia del peligro no permitiere al capitán explorar la opinión de los oficiales de la nave, ni oír á los cargadores y sobrecargos, podrá resolver por sí solo y bajo su responsabilidad la ejecución del daño ó gastos que juzgue necesarios á la salvación común.

Podrá asímismo separarse del acuerdo de la junta, siempre que lo juzgue opuesto al interés común; pero en este caso sólo él responderá de los daños y perjuicios que causen sus resoluciones.

Art. 291. Permitiéndolo la contingencia del caso, el capitán extenderá en el "Diario de la navegación" las resoluciones de la junta antes de llevarlas á efecto.

La acta expresará la citación y audiencia de los cargadores ó sobrecargos presentes, las razones que hubieren motivado la resolución, y los votos contrarios con los fundamentos alegados por los vocales

disidentes, y será firmada personalmente ó á ruego por todas las personas que hubiesen asistido á la junta.

El capitán pondrá una copia autorizada del acta en la secretaría del Tribunal del Comercio del primer puerto colombiano donde arribe, dentro de veinticuatro horas contadas desde el momento en que la nave sea admitida á libre plática, ratificando al mismo tiempo con juramento todos los hechos que aquélla contenga.

Si el puerto de la primera arribada fuere extranjero, la presentación y ratificación del acta se harán ante el cónsul colombiano, y en su defecto ante las autoridades que designa el inciso 2° del núm. 17 del art. 98.

Art. 292. Omitida la citación y audiencia de los cargadores y sobrecargos presentes, éstos quedarán exonerados de contribuír á la avería común, y el capitán deberá satisfacer por ellos la cuota que les corresponda en la distribución, salvo en el caso previsto en el inciso 1° del art. 290.

Art. 293. Tan pronto como cese el peligro que hubiere obligado al capitán á resolver por sí solo una avería común, deberá extender y firmar en el "Diario de la navegación" una relación circunstanciada del suceso, expresando en ella los motivos de su determinación, y los que hubiere tenido por omitir la reunión de la junta y la audiencia de los cargadores ó sobrecargos.

Los oficiales de la nave y los dueños ó representantes de la carga podrán abstenerse de firmar la acta; pero si la firmaren deberán ratificar oportunamente su contenido bajo la solemnidad del juramento.

La acta será presentada y ratificada por el capitán en la forma y dentro del término que prescribe el art. 291.

Art. 294. Siempre que la junta de oficiales ó el capitán por sí solo resolviere arrojar á la mar parte de la carga ó algunos objetos accesorios de la nave, la echazón se hará en el orden siguiente:

1°. Las mercaderías colocadas sobre el combés de la nave;

2°. Los objetos menos necesarios al servicio de la tripulación ó de la nave;

3°. Las mercaderías más pesadas y de menos valor;

4°. Las que se hallen en el primer puente, y después las del segundo, siendo unas y otras de una misma clase.

Este orden podrá ser alterado por el capitán de acuerdo con los oficiales de la nave, si así lo exigieren las condiciones del arrumaje de la carga y demás circunstancias del caso.

Art. 295. Concluída la echazón, el capitán anotará al pie del acta respectiva los objetos arrojados, y los daños que la nave y el resto de la carga hubieren sufrido por consecuencia inmediata y directa de la operación.

La anotación será firmada por el capitán y los oficiales de la nave, y podrá ser rectificada al tiempo de la descarga, si por la precipitación y conflicto de la echazón se hubiere omitido mencionar alguno de los objetos arrojados.

SECCIÓN III.—*De la justificación, regulación y repartimiento de las averías comunes.*[a]

ART. 296. La justificación, regulación y repartimiento de la avería común se hará á solicitud del capitán, ante el tribunal competente del puerto de la descarga, sea colombiano ó extranjero, con citación y audiencia instructiva de todos los interesados presentes, ó sus consignatarios, en la forma que determine la ley.

No hallándose presentes todos los interesados, bastará la citación y audiencia de los dos principales consignatarios.

Á falta de personas que representen legalmente á los interesados ausentes, se nombrará un curador de bienes que gestione por ellos.

ART. 297. Si el capitán no cumpliere oportunamente la obligación que le impone el inciso 1° del anterior artículo, el naviero, los cargadores y cualquiera otra persona interesada podrá provocar el juicio sobre arreglo de la avería común, salvo su derecho para exigir indemnización de los daños y perjuicios que le cause la demora.

ART. 298. Las operaciones enunciadas en el art. 295 podrán ser ejecutadas en el puerto de la expedición en los siguientes casos:

1°. Cuando á juicio del Tribunal de Comercio hubiere sido imposible realizar la justificación, regulación y distribución de la avería en el puerto de la descarga.

2°. Siempre que acaeciendo la echazón en un puerto cercano al puerto de la procedencia, la nave regresare á él ó arribare á otro inmediato, y el propietario de las mercaderías arrojadas las reemplazare con otras de igual clase y calidad.

ART. 299. Se entiende por puerto de descarga, no sólo el del destino de la expedición, sino también el puerto en que se desembarque la mayor parte del cargamento, atendido su valor, y el en que concluya el viaje por innavegabilidad, revocación ó acortamiento forzado del mismo, salvo que en el primero de estos tres últimos casos la carga sea conducida en otra nave.

ART. 300. Las averías serán justificadas con las actas de que tratan los arts. 291 y 293, siendo ratificadas por las personas que las hubieren suscrito.

El capitán podrá confirmar el contenido de las actas con la declaración de los pasajeros, y en su defecto con la de los hombres de la tripulación.

Las actas admiten prueba en contrario, y su falta puede ser suplida por cualquiera de los medios probatorios que sanciona la ley civil común.

[a] Véase el tít. V, l. 3 del Código Español también.

Art. 301. Al presentar las actas, el capitán pedirá el nombramiento de peritos que, juramentados, reconozcan y presencien la apertura de las escotillas, y acto continuo informen por escrito acerca de lo que hubieren observado relativamente al estado de la nave y carga.

Art. 302. En vista de las pruebas que rindan los interesados, el tribunal declarará la legitimidad ó ilegitimidad de la avería.

En el segundo, condenará al capitán al pago de los daños y perjuicios á que hubiere lugar por derecho.

Art. 303. Aceptado y jurado el encargo, los peritos tasadores estimarán las mercaderías perdidas, deducidos el flete, derechos de importación y gastos ordinarios, por el precio corriente que tengan otras de la misma clase en el puerto de la descarga, y el menoscabo que hubieren sufrido las mercaderías salvadas.

La especie y calidad de las mercaderías perdidas serán justificadas por los conocimientos, y en su defecto por las facturas ó cualquiera otra prueba legal.

Las pérdidas y daños causados á la nave en su casco y accesorios serán estimados por el valor que tengan al tiempo de la avería los objetos sacrificados.

Art. 304. Las mercaderías salvadas serán apreciadas, previa su inspección y reconocimiento, por el precio corriente del puerto de la descarga, deducidos los fletes, derechos de importación, gastos ordinarios, y la avería particular que hubieren sufrido durante la navegación.

Haciéndose la liquidación y reparto de la avería común en el puerto de la procedencia de la nave, las mercaderías salvadas serán estimadas según el precio corriente que tengan al tiempo de la carga, agregando los gastos del embarco, y excluyendo la prima del seguro, si la hubiere.

En los casos de revocación de viaje, ó de venta de mercaderías en un puerto de arribada forzosa para subvenir á las necesidades urgentes de la nave, la estimación de las mercaderías salvadas se hará por el precio corriente del lugar donde ocurra la revocación ó la venta.

La nave y sus accesorios serán apreciados según el estado de servicio en que se encuentren.

Art. 305. Si la calidad de las mercaderías salvadas fuere superior á la que expresen los conocimientos, contribuirán al pago de la avería por la estimación que de ellas se haga.

Las mercaderías perdidas serán pagadas, en el caso propuesto, por el precio que se les asigne según la calidad declarada.

Si, al contrario, la calidad de las mercaderías salvadas fuere superior á la que enuncien los reconocimientos, contribuirán por el valor que se les fije con arreglo á la calidad indicada.

Las mercaderías perdidas serán pagadas al precio corriente.

Art. 306. Verificado el justiprecio de que tratan los arts. 303 y 304, los peritos encargados de la liquidación y prorrateo de la avería común formarán tres estados generales: el primero del "pasivo

repartible," el segundo del "activo contribuyente," y el tercero del "repartimiento" de la avería entre los interesados.

Art. 307. El pasivo repartible comprenderá—

1°. Los gastos ejecutados en beneficio común;

2°. El monto de los desembolsos hechos durante el viaje ó en el puerto de la descarga, para reponer los objetos pertenecientes á la nave, sacrificados en provecho común;

3°. El precio corriente que tengan en el puerto de la descarga las mercaderías perdidas, y el importe del menoscabo de las averiadas.

4°. El flete correspondiente á las mercaderías perdidas;

5°. Los salarios de los peritos que intervengan en la justificación, regulación y repartimiento de la avería común.

Los valores indicados en el núm. 3° figurarán en este estado por la estimación que hagan los peritos tasadores.

Art. 308. El activo contribuyente se compondrá:

1°. Del precio corriente que tengan en el lugar de la descarga las mercaderías salvadas, perdidas y averiadas.

2°. Del valor que tengan al tiempo del siniestro los objetos pertenecientes á la nave que hubieren sido sacrificados.

3°. Del valor de la nave y sus accesorios, y del flete íntegro, hechas las deducciones enunciadas en el núm. 2° del art. 284.

En este estado no figurará, en partida separada, el flete de las mercaderías arrojadas.

Art. 309. En el tercer estado se distribuirán sueldo á libra, entre los contribuyentes, el importe total de la avería.

Art. 310. Los contribuyentes que no hubieren sufrido avería común pagarán la cuota que les corresponde en el estado del repartimiento.

Los que la hubieren sufrido, compensarán su crédito con su débito hasta la cantidad concurrente y cobrarán ó pagarán la diferencia.

Art. 311. Todas las operaciones de la liquidación serán presentadas al tribunal que conozca de ella, para su aprobación, previa audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus legítimos representantes.

El repartimiento aprobado por el tribunal competente, trae aparejada ejecución.

Art. 312. El capitán hará efectivo el repartimiento, y responderá a los interesados en él, de los daños y perjuicios que les cause su negligencia ó morosidad.

Art. 313. Los contribuyentes satisfarán sus respectivas cuotas dentro de setenta y dos horas, contadas desde la que designe la notificación del auto aprobatorio del repartimiento.

No pagando dentro de ese término, el capitán pedirá la venta de las mercaderías salvadas, hasta la cantidad necesaria para cubrir las cuotas insolutas y los gastos de la ejecución.

ART. 314. El capitán no será obligado á entregar á los contribuyentes sus mercaderías hasta que sea cubierta la contribución, salvo que el interesado en recibirlas le otorgue fianza solidaria por el importe de su cuota.

ART. 315. El dueño de las mercaderías perdidas ó deterioradas puede reclamar directamente de su asegurador la indemnización correspondiente, salvo el derecho de éste á repetir lo pagado de todos los que deban contribuír á la avería común.

SECCIÓN IV.—*De la avería particular.*[a]

ART. 316. Avería particular es todo daño que sufre la nave, ántes de darse á la vela, en la navegación, ó después de fondeada, ó el cargamento durante el viaje, por accidente de mar ó fuerza mayor, vicio propio de la cosa, ó hecho del naviero, capitán, tripulación, cargadores, pasajeros ó cualquiera otra persona, y todo gasto ejecutado en el exclusivo provecho de la nave, del cargamento ó una parte de éste.

ART. 317. Pertenecen á la clase de averías particulares:

1°. Las cosas que toman los apresadores de la nave sin preceder convenio, y las que les entrega espontáneamente cualquiera de los cargadores para salvar sus mercaderías;

2°. Los gastos de la reclamación entablada para obtener separadamente la libertad de la nave ó la del cargamento y los salarios y manutención de los hombres de mar durante el juicio;

3°. La pérdida de la nave y resto de la carga después del alijo;

4°. Los gastos de salvamento;

5°. La reparación de los barriles, pipas ó cualesquiera otras vasijas, y los gastos hechos para la conservación de las mercaderías averiadas, salvo que el daño provenga inmediatamente de una causa que lo caracterice de avería común;

6°. La diferencia entre el precio de venta y el que tengan en el puerto de su destino las mercaderías vendidas para subvenir á las necesidades urgentes de la nave, en el caso de arribada forzosa por fortuna de mar;

7°. Los gastos de arribada ejecutada con el fin de aprovisionar la nave, ó repararla de los daños causados por tempestad ú otro accidente de mar.

8°. Los salarios y manutención de los hombres de mar, durante la detención por órden legítima ó fuerza mayor, sea que la nave haya sido fletada por viaje, sea que lo haya sido por meses.

9°. El aumento de flete y los gastos de descarga en el caso de innavegabilidad declarada, siempre que las mercaderías sean conducidas en otra nave por cuenta de los cargadores.

---

[a] Véase el art. 809 del Código Español.

10. La manutención y salarios de la tripulación, mientras la nave permanezca en cuarentena ordinaria.

11. En general, todos los daños y gastos que no redunden en beneficio común de la nave y su carga, y que no merezcan el concepto de avería común conforme al art. 281.

Art. 318. El propietario de la cosa que hubiere sufrido el daño ó causado el gasto, soportará la avería particular, sin perjuicio de su derecho para reclamar la competente indemnización, si hubiere sido ocasionada por hecho de un tercero.

Art. 319. Se exceptúan de la regla anterior:

1°. El echamiento á pique de la nave incendiada ó de la más inmediatas á ella, para evitar la propagación del incendio;

2°. Los salarios y alimentos de la tripulación en el caso de detención de la nave fletada por mes;

3°. Los gastos de una cuarentena imprevista al tiempo de celebrado el fletamento, y los salarios y manutención de los hombres de mar durante la misma;

4°. El daño de las mercaderías confundidas por voluntad de los cargadores ó por caso fortuito, siempre que no sea posible determinar el dueño de las averiadas ó perdidas;

5°. Los daños que el abordaje de dudosa imputación produzca á las naves que se chocan ó amarran.

En todos los casos anteriores, la avería será pagada por contribución de los interesados.

Art. 320. En caso de aseguro total ó parcial de la nave ó su cargamento, los aseguradores pagarán la avería particular según las reglas establecidas en el título de los seguros marítimos.

Capítulo II.—Del abordaje, de la arribada forzosa, del naufragio y varamiento.

Sección I.—*Del abordaje.*[a]

Art. 321. El daño causado por el abordaje fortuito será soportado, sin repetición, por la nave que lo hubiere sufrido, sin perjuicio del seguro, si lo hubiere.

Art. 322. Si el abordaje fuere ocasionado por dolo, negligencia ó impericia del capitán ó tripulación de una de las naves que se choquen, el daño será indemnizado por el culpable.

Siendo causado por hecho de los dos capitanes ó de las dos tripulaciones, cada nave soportará el daño que le sobrevenga.

Art. 323. En los casos de abordaje culpable, el capitán es responsable al naviero de las averías de la nave y cargamento, salvo su derecho contra los oficiales y tripulación, toda vez que el abordaje les fuere imputable.

---

[a] Véanse los arts. 819 á 846 del Código Español.

ART. 324. Ocurriendo el abordaje, á la sazón de hallarse la nave dirigida por un piloto lemán, el capitán condenado al pago de la avería podrá reclamar de éste la correspondiente indemnización.

ART. 325. En caso de duda acerca de la causa del abordaje, las naves que se hubieren chocado se repartirán el daño por mitad.

ART. 326. El abordaje se presume fortuito; pero se reputará culpable de parte del capitán de la nave que se encuentre en alguno de los siguientes casos:

1°. Si la nave estuviere mal fondeada por inobservancia de los reglamentos y usos del puerto, ó si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias;

2°. Si la nave zarpare de noche sin haberse puesto previamente en franquicia, ó navegare á todas velas á la inmediación de otra que estuviere fondeada ó á la capa;

3°. Si á la entrada de un puerto la nave tratare de tomar la delantera á otra que le preceda, ó si á la salida no cediere el paso á la nave que entrare al puerto;

4°. Si navegando con viento en popa en una dirección tal que pueda encontrarse con otra en un punto de intersección, no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje.

ART. 327. Si después del abordaje perece la nave, al dirigirse á un puerto de arribada para reparar sus averías, se presume que la pérdida ha sido causada por aquel accidente.

SECCIÓN II.—*De la arribada forzosa.*

ART. 328. Llámase "arribada forzosa," la entrada necesaria de la nave á un puerto ó lugar distinto del prefijado para el viaje convenido.

ART. 329. La arribada forzosa es legítima é ilegítima.

Es legítima la que procede de caso fortuito inevitable, é ilegítima la que trae su origen del dolo, negligencia ó impericia del capitán.

ART. 330. Son justas causas de arribada:

1ª. La falta de víveres;

2ª. El temor fundado de enemigos ó piratas;

3ª. Cualquier accidente en la tripulación ó la nave, que la inhabilite para continuar el viaje.

ART. 331. La justicia de la causa no legítima la arribada, en los siguientes casos:

1°. Si la falta de víveres proviniere de su corrupción ó pérdida por mala colocación ó descuido en su custodia y conservación, ó de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario, según el uso y circunstancias de la navegación;

2°. Si el riesgo de enemigos ó piratas no fuere manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables;

3°. Si la peste ú otras enfermedades de la tripulación procedieren de la mala calidad de los víveres que formen el aprovisionamiento de la nave;

4°. Si la inhabilitación de la nave proviniere de no haberla reparado, pertrechado y equipado convenientemente para el viaje, de alguna disposición desacertada del capitán, ó de no haber tomado la que convenia para evitar el descalabro.

Art. 332. La resolución de la arribada forzosa corresponde á la junta de oficiales de la nave, y se llevará á efecto lo que acuerde la mayoría de los vocales, computada en los términos del art. 289.

Los cargadores presentes ó sobrecargos serán citados á la junta para los efectos que indica el precitado artículo.

La acta será redactada, firmada y presentada en la forma que prescribe el art. 291, y las protestas serán literalmente insertadas en ella.

Art. 333. Los gastos de la arribada legítima proveniente de un hecho que constituya avería común, serán de la responsabilidad de la nave y del cargamento; pero si la arribada trajere su orígen de un hecho constitutivo de avería particular, los gastos serán de la exclusiva cuenta de la nave.

Los gastos de la arribada ilegítima son de la responsabilidad del naviero, salvo su derecho para reclamar la debida indemnización de la persona que la hubiere causado.

Art. 334. Ni el naviero ni el capitán son responsables á los cargadores de los daños y perjuicios que les ocasione la arribada legítima

Pero si la arribada fuere ilegítima, ambos serán solidariamente obligados á indemnizar á los cargadores.

Art. 335. El capitán no podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa, sino en los casos siguientes:

1°. Si los cargadores lo exigieren para prevenir el daño de las mercaderías;

2°. Si la descarga fuere indispensable para hacer la reparación de la nave;

3°. Si se reconociere que el cargamento había sufrido avería.

En los dos últimos casos, el capitán solicitará la competente autorización del Tribunal de Comercio, y si el puerto de arribada fuere extranjero, del cónsul colombiano, ó en su defecto de la autoridad local.

Art. 336. Notándose que la carga ha sufrido avería, el capitán hará la protesta que prescribe el núm. 17 del art. 98, ante la autoridad competente, y cumplirá las órdenes que el cargador presente ó su consignatario le comunique acerca de las mercaderías averiadas.

Art. 337. No encontrándose el propietario de las mercaderías averiadas ó persona que lo represente, el capitán pedirá al Tribunal de Comercio, al agente consular ó á la autoridad local en sus respectivos casos, el nombramiento de peritos para que, previo reconocimiento de las mercaderías averiadas, informe acerca de la naturaleza y extensión de la avería, de los medios de repararla ó evitar su propagación, y si será ó no conveniente su reembarque y conducción al puerto de la consignación.

En vista del informe de los peritos, la autoridad que conozca del caso proveerá la reparación y reembarque de las mercaderías, ó que se mantengan en depósito, según viere convenir á los intereses del propietario; y el capitán llevará á efecto lo decretado bajo su responsabilidad.

Art. 338. Ordenándose la reparación y embarque, el capitán empleará sucesivamente, para cubrir los gastos que tales operaciones demanden, los arbitrios que se expresan á continuación:

1°. Tomar de la caja de la nave la cantidad necesaria, con calidad de reintegro y abono del interés corriente;

2°. Contratar un préstamo á la gruesa sobre las mismas mercaderías, previa la autorización que prescribe el núm. 8° del art. 89;

3°. Solicitar de la autoridad competente la venta en martillo de las mercaderías averiadas, hasta la cantidad indispensable para cubrir los gastos.

El capitán, ó dador en su caso, tiene privilegio sobre todos los acreedores para ser reintegrado del capital é intereses del préstamo con el producto de las mercaderías averiadas.

Art. 339. Decretándose el depósito el capitán dará cuenta al cargador ó á su consignatario, para que acuerde lo que mejor le convenga.

Pero si el mal estado de las mercaderías ofreciere un inminente peligro de pérdida ó aumento del deterioro, el capitán pedirá se proceda inmediatamente á su venta en martillo, pagará con su producto los gastos causados y los fletes que hubiere devengado la nave en proporción del camino andado; y depositará el resto á la orden del interesado, dándole desde luego el correspondiente aviso.

Art. 340. El capitán está obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á continuar el viaje tan luego como cese la causa de la arribada forzosa.

Pero si ésta fuere motivada por temor de enemigos ó piratas, el capitán no podrá hacerse de nuevo á la mar sin el previo acuerdo de la junta de oficiales, en la forma que determina el art. 239.

Art. 341. Corresponde al capitán la custodia de las mercaderías descargadas, hasta que se entreguen, reembarquen, depositen ó vendan; y salvos los casos fortuitos ó de fuerza mayor, será personalmente responsable de su conservación.[a]

Sección III.—*Del naufragio y varamiento.*

Art. 342. Perdiendo la esperanza de salvar la nave, y permitiéndolo la urgencia del caso, el capitán reunirá la junta de oficiales en la forma que dispone el art. 289, y someterá á su deliberación si, atendidas las circunstancias, debe ó no abandonarse la nave.

Resolviéndose el abandono, el capitán cumplirá las obligaciones que le imponen los núms. 8° y 9° del art. 98, y si llegare á consumarse el naufragio, recogerá los fragmentos de la nave y los restos del cargamento.

---

[a] Véase el art. 823 del Código Español.

Art. 343. Naufragando la nave que va en convoy ó en conserva, se distribuirá entre las demás que la acompañen la parte de la carga y pertrechos que se hubieren salvado, en proporción al espacio que cada uno tenga desembarazado.

Si alguno de los capitanes rehusare sin justa causa recibir la parte de carga que le corresponda, el capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que cause su negativa, y ratificará la protesta, en el primer puerto de arribada, dentro del término legal.

Una copia de la protesta será agregada al proceso informatorio de que trata el núm. 9° del art. 98.

Art. 344. El capitán que reciba mercaderías náufragas no está obligado á variar de rumbo para trasportarlas al puerto de la consignación; pero deberá conducirlas al del destino de su nave, y entregarlas á los propietarios ó consignatarios.

Por falta de unos y otros, pondrá las mercaderías á disposición del Tribunal de Comercio, para que órdene su depósito por cuenta de los interesados.[a]

Art. 345. Caso que, sin variar de rumbo y continuando el mismo viaje, sea posible descargar las mercaderías náufragas en el puerto á que fueren destinadas, el capitán podrá arribar con este objeto, siempre que lo consientan los cargadores ó sobrecargados, los pasajeros y oficiales de la nave, consultados en la forma que prescribe el art. 289, que el puerto no sea de peligroso acceso, y que no haya temor fundado de enemigos ó piratas.

Los daños y perjuicios que cause la arribada, ejecutada sin el consentimiento de todas las personas enunciadas, serán de la responsabilidad del capitán.

Art. 346. En los casos previstos en los dos artículos anteriores, las mercaderías porteadas responden privilegiadamente del pago del flete y de los gastos de arribada, descarga y cualquier otro que se haga por causa y en beneficio de ellas.

El capitán de la nave que verifica el trasporte de las mercaderías náufragas, gozará del privilegio que establece el inciso final del art. 338, por las cantidades que anticipe y el interés corriente.

El flete, si no hubiere convenio, será regulado por peritos en el puerto de la descarga, habida consideración á la distancia andada, la dilación que sufra la nave, las dificultades vencidas y los riesgos corridos para recojer y poner á bordo las mercaderías.

Art. 347 El capitán que, sin hallarse presente en los momentos del naufragio, encontrare mercaderías náufragas, estará obligado á recogerlas, trasportarlas y entregarlas al propietario ó á la persona que lo represente, cobrando los gastos y fletes que correspondan.

---

[a] Véase el art. 844 del Código Español.

ART. 348. Siempre que el capitán náufrago, ó algún corresponsal de los cargadores ó consignatarios, reluse anticipar las cantidades necesarias para pagar los fletes y gastos, el tribunal de comercio mandará vender en martillo la parte de los objetos salvados que considere suficiente para cubir su monto.

ART. 349. Ninguna persona privada podrá entrar á la nave so pretesto de socorrerla ó salvarla del naufragio ó varamiento, emprender el salvamento de la que se encuentre encallada ó quebrantada, ni recoger objetos náufragos que floten en la mar ó salgan á la costa, sin el expreso consentimiento del capitán presente ó del oficial que lo reemplace.

ART. 350. Las personas que tengan conocimiento de un naufragio ó varamiento en las costas de la Unión Colombiana, ó de la salida á ellas de los fragmentos de una nave, ó de los restos de un cargamento, cumplirán las obligaciones que imponga la lei civil del Estado respectivo; quedando sujetas á la acción y pena que las leyes del mismo Estado impongan, siempre que tales personas se apropien objetos náufragos.

En el caso de pillaje, la conducta de los individuos que no denuncien el naufragio ó varamiento, será examinada por la autoridad competente, para investigar su complicidad en aquel delito.

ART. 351. El funcionario público á quien se denuncie un naufragio ó varamiento ocurrido en el distrito de su cargo, se trasladará inmediatamente ál lugar del suceso, y dictará todas las providencias conducentes á la salvación de los hombres de mar, de la nave, sus papeles, libros y cargamento, y á la conservación de los objetos que se puedan salvar.

Evacuadas estas diligencias dará cuenta al tribunal de comercio más inmediato, para lo que corresponda según la legislación civil común.

ART. 352. Fuera del caso propuesto en el art. 348, los objetos salvados serán vendidos en martillo, previo decreto, si no fuere posible conservarlos, por estar averiados ó hallarse expuestos á perderse y deteriorarse por vicio propio.

El producto de la venta será judicialmente depositado por cuenta de quien corresponda.

ART. 353. El naviero y los cargadores podrán reclamar del capitán ó piloto la competente indemnización con arreglo al art. 101, toda vez que el naufragio ó varamiento provenga de dolo, culpa ó impericia de alguno de ellos.

Si el naufragio ó varamiento procediere de que la nave no fué convenientemente reparada y pertrechada para el viaje, el naviero responderá exclusivamente á los cargadores de los perjuicios causados á la carga, salvo su derecho contra los que hubieren practicado el reconocimiento ordenado en el núm. 3° del art. 90.

ART. 354. Los objetos salvados del naufragio ó varamiento ó el producto líquido de su venta, son privilegiadamente responsables de los

gastos hechos y de los salarios debidos por los servicios prestados para salvarlos; y los propietarios deberán pagar el importe de unos y otros ántes de la entrega, á no ser que rindan fianza á satisfacción de los interesados.

Art. 355. Son casos de salvamento:

1°. Si la nave ó su carga fuere repuesta en alta mar ó conducida á buen puerto, ó si fueren extraídos del fondo de la mar algunos objetos pertenecientes á la nave ó cargamento;

2° Si la nave ó mercaderías encontradas sin dirección en alta mar ó en la costa fueren salvadas;

3°. Si se salvare la carga de la nave varada en la costa ó arrojada contra las rompientes, encontrándose en un peligro tal que no ofrezca seguridad á la tripulación y mercaderías;

4°. Si se extrae la carga de una nave destrozada ó incendiada;

5°. Si la nave abandonada por la tripulación fuere ocupada por personas resueltas á salvarla, y conducida á puerto seguro con toda ó parte de la carga.

Art. 356. En la estimación del salario de salvamento, se tendrá en consideración la prontitud del servicio, el tiempo empleado en el, el número de personas necesario para disponer una asistencia eficaz, la naturaleza del servicio, el peligro corrido para prestarlo y el que corrían los objetos salvados, la fidelidad con que éstos hayan sido entregados, y su valor determinado por peritos.

Art. 357. Los salarios serán fijados por la autoridad que preside el salvamento, y en caso de contestación por el tribunal de comercio.

Art. 358. El primer denunciante del naufragio ó varamiento tiene derecho á una prima de aviso, que será regulada por el funcionario que asista al salvamento, atendidas las circunstancias del caso.

Art. 359. Los individuos que ocupen la nave con el designio de salvarla, la pondrán á disposición del capitán ó de los oficiales, al primer requerimiento que se les dirija, so pena de perder su salario y de responder de los daños y perjuicios.

La entrega de la nave dejará á salvo los derechos ya adquiridos por el salvamento.

COSTA RICA.

Título cuarto.—*De los riesgos y daños del comercio marítimo.*

Sección primera.—De las averías.

Art. 870. Son averías en acepción legal:

1°. Todo gasto extraordinario y eventual que sobreviene durante el viaje de la nave para la conservación de ésta, de su cargamento ó de ambas cosas juntamente;

2°. Los daños que sufriere la embarcación desde que se haga á la vela en el puerto de su expedición, hasta que quede anclada en el de

su destino; y los que reciba su cargamento desde que se cargue hasta que se descargue en el puerto adonde fuere consignado.[a]

Art. 871. La responsabilidad de dichos gastos y daños se decide por reglas distintas, según el carácter que tengan las averías, de ordinarias, simples ó particulares, y gruesas ó comunes.

Art. 872. Los gastos que ocurren en la navegación, conocidos con el nombre de menudos, pertenecen á la clase de averías ordinarias, las cuales son de cuenta del naviero fletante, y deben satisfacerse por el capitán, abonándosele la indemnización que se hubiere pactado en la póliza de fletamento ó en los conocimientos. Si no se hubiere pactado la indemnización especial y determinada por estas averías, se entienden comprendidas en el precio de los fletes, y no tendrá derecho el naviero á reclamar cantidad alguna por ellas.

Art. 873. Se consideran gastos menudos ó de avería ordinaria comprendidos en la disposición del artículo anterior:

1°. Los pilotajes de costas y puertos;

2°. Los gastos de lanchas y remolques;

3°. El derecho de bolisa, de piloto mayor, anclaje, visita y demás llamados de puerto;

4°. Los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro gasto común á la navegación que no sea de los extraordinarios y eventuales.

Art. 874. Los gastos y daños que se comprenden bajo el nombre de averías simples ó particulares, se soportarán por el propietario de la cosa que ocasionó el gasto ó recibió el daño.

Art. 875. Pertenecen á la clase de averías simples ó particulares:

1°. Los daños que sobrevienen al cargamento desde su embarque hasta su descarga por vicio propio de las cosas, por accidente de mar, ó por efecto de fuerza insuperable, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos;

2°. El daño que sobrevenga en el casco del buque, sus aparejos, arreos y pertrechos por cualquiera de las mismas tres causas indicadas, y los gastos que se causaren para salvar estos efectos ó reponerlos;

3°. Los sueldos y alimentos de la tripulación de la nave que fuere detenida ó embargada por orden legítima ó fuerza insuperable, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje;

4°. Los gastos que hiciere la nave para arribar á un puerto con el fin de reparar su casco ó arreos, ó para aprovisionarse;

5°. El menos valor que hayan producido los géneros vendidos por el capitán en una arribada forzada para pago de alimentos y salvarse la tripulación, ó para cubrir cualquiera otra de las necesidades que ocurran en el buque;

6°. El sustento y salarios de la tripulación mientras la nave está en cuarentena;

---

[a] Este artículo es parecido al art. 806 del Código Español.

7°. El daño que reciban el buque ó el cargamento por el choque ó amarramiento con otro, siendo éste casual é inevitable. Cuando alguno de los capitanes sea culpable de este accidente, será de su cargo satisfacer todo el daño que hubiere ocasionado;

8°. Cualquier perjuicio que resulte al cargamento por descuido, faltas ó baraterías del capitán ó de la tripulación sin perjuicio del derecho del propietario á la indemnización competente contra el capitán, la nave y el flete.

Se clasificarán además como averías simples ó particulares todos los gastos y perjuicios causados en la nave ó en su cargamento, que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el mismo buque y su carga.[a]

ART. 876. Averías gruesas ó comunes son generalmente todos los daños y gastos que se causan deliberadamente para salvar el buque, su cargamento ó algunos efectos de éste de un riesgo conocido y efectivo.

Salva la aplicación de esta regla general en los casos que ocurran, se declaran especialmente correspondientes á esta clase de averías:

1°. Los efectos ó dinero que se entreguen por vía de composición para rescatar la nave y su cargamento que hubieren caído en poder de enemigos ó de piratas;

2°. Las cosas que se arrojen al mar para aligerar la nave, ya pertenezcan al cargamento ó al buque y su tripulación, y el daño que de esta operación resulte á las que se conserven en la nave;

3°. Los mástiles que de propósito se rompan é inutilicen;

4°. Los cables que se corten y las áncoras que se abandonen para salvar el buque en caso de tempestad ó de riesgo de enemigos;

5°. Los gastos de alijo ó trasbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada con el fin de salvarlo de riesgo de mar ó de enemigos, y el perjuicio que de ello resulte á los efectos alijados ó trasbordados.

6°. El daño que se cause á algunos efectos del cargamento de resultas de haber hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo y preservarlo de zozobrar;

7°. Los gastos que se hagan para poner á flote una nave que de propósito se hubiere hecho encallar con objeto de salvarla de los mismos riesgos;

8°. El daño causado á la nave que fuere necesario abrir, romper ó agujerear de propósito para estraer y salvar los efectos de su cargamento;

9°. La curación de los individuos de la tripulación que hayan sido heridos ó estropeados defendiendo la nave, y los alimentos de estos mientras estén dolientes por estas causas;

10. Los salarios que devengue cualquier individuo de la tripu-

[a] Este artículo es parecido al art. 809 del Código Español.

lación que estuviere detenido en rehenes por enemigos ó piratas, y los gastos necesarios que cause en su prisión hasta restituírse al buque ó á su domicilio, si no pudiere incorporarse en él;

11. El salario y sustento de la tripulación del buque, cuyo fletamento estuviere ajustado por meses durante el tiempo que permaneciere embargado ó detenido por orden ó fuerza insuperable, ó para reparar los daños á que deliberadamente se hubiere expuesto para provecho común de todos los interesados;

12. El menoscabo que resultare en el valor de los géneros que en una arribada forzosa haya sido necesario vender á precios bajos para reparar el buque de daño recibido por cualquier accidente que pertenezca á la clase de averías gruesas.[a]

Art. 877. Al importe de las averías gruesas ó comunes contribuyen todos los interesados, en la nave y cargamento existente en ella, al tiempo de correrse el riesgo de que proceda la avería.[b]

Art. 878. El capitán no puede resolver por sí sólo los daños y gastos que pertenecen á la clase de averías comunes; sin consultar los oficiales de la nave y los cargadores que se hallen presentes, ó sus sobrecargos. Si estos se opusieren á las medidas que el capitán con su segundo, si lo tuviese, y el piloto, hallaren necesarias para salvar la nave, podra el capitán proceder á ejecutarlas bajo su responsabilidad, no obstante la contradicción, quedando á salvo el derecho de los perjudicados para deducirlo á su tiempo en el tribunal competente contra el capitán que en estos casos hubiese procedido con dolo, ignorancia, ó descuido.

Art. 879. Cuando hallándose presentes los cargadores no sean consultados para la resolución que previene el artículo precedente, quedarán exonerados de contribuír á la avería común, recayendo sobre el capitán la parte que á estos correspondería satisfacer, á menos que por la urgencia del caso hubiere faltado al capitán tiempo y ocasión para explorar la voluntad de los cargadores antes de tomar por sí disposición alguna.

Art. 880. La resolución adoptada para sufragar los daños ó gastos de las averías comunes se extenderá en el libro de la nave, con expresión de las razones que la motivaron, de los votos que se hubieren dado en contrario, y los fundamentos que hubieren expuesto los votantes. Esta acta se firmará por todos los concurrentes que sepan hacerlo, y se extenderá antes de procederse á la ejecución de lo resuelto, si hubiere tiempo para ello, y en el caso de no haberlo en el primer momento en que pueda verificarse.

El capitán entregará copia de la deliberación á la autoridad judicial en negocios de comercio en el primer puerto donde arribe, afirmando bajo juramento que los hechos contenidos en ella son ciertos.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 811 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 812 del Código Español.

Art. 881. Cuando se haya de arrojar al mar alguna parte del cargamento, se comenzará por las cosas más pesadas y de menos valor; y en las de igual clase serán arrojadas primero las que se hallen en el primer puente, siguiendo el orden que determine el capitán con acuerdo de los oficiales de la nave.

Existiendo alguna parte del cargamento sobre el combés de la nave, será ésta lo primero que se arroje al mar.

Art. 882. Á continuación del acta que contenga la deliberación de arrojar al mar la parte del cargamento que se haya graduado necesaria, se anotarán cuáles han sido los efectos arrojados; y si algunos de los conservados hubieren recibido daño por consecuencia directa de la echazón, se hará también mención de ellos.

Art. 883. Si la nave se perdiere, no obstante la echazón de una parte de su cargamento, cesa la obligación de contribuír al importe de la avería gruesa; y los daños y pérdidas ocurridas se estimarán como averías simples ó particulares á cargo de los interesados en los efectos que las hubieren sufrido.

Art. 884. Cuando después de haberse salvado la nave del riesgo que dió lugar á la avería gruesa, pereciere por otro accidente ocurrido en el progreso de su viaje, subsistirá la obligación de contribuír á la avería común los efectos salvados del primer riesgo que se hubieren conservado después de perdida la nave; según el valor que les corresponda atendido su estado, y con deducción de los gastos hechos para salvarlos.

Art. 885. La justificación de las pérdidas y gastos que constituyan la avería común, se hará en el puerto de la descarga á solicitud del capitán, y con citación y audiencia instructiva de todos los interesados presentes ó de sus consignatarios.

Art. 886. El reconocimiento y liquidación de la avería y su importe se verificará por peritos, que, á propuesta de los interesados ó sus representantes, ó bien de oficio, si estos no lo hiciesen, nombrará el Tribunal de Comercio del puerto de la descarga, haciéndose ésta en territorio de la República.

Si se hiciere en país extranjero competerá este nombramiento al cónsul de la república, y en defecto de haberlo á la autoridad judicial que conozca de los negocios mercantiles.

Art. 887. Los peritos aceptarán el nombramiento, y prestarán juramento de desempeñar fiel y legalmente su encargo.

Art. 888. Las mercaderías perdidas se estimarán según el precio que tendrían corrientemente en el lugar de la descarga, con tal que consten de los conocimientos, sus especies y calidad respectiva.

No siendo así se estará á lo que resulte de la factura de compra librada en el puerto de la expedición, agregando al importe de ésta los gastos y fletes causados posteriormente.

Los palos cortados, velas, cables y demás aparejos que se inutilizaron para salvar la nave, se apreciarán por el valor que tuviesen al tiempo de la avería, según su estado de servicio.

Art. 889. Para que los efectos del cargamento perdidos ó deteriorados tengan lugar en el cómputo de la avería común, es indispensable circunstancia que se trasporten con los debidos conocimientos; de lo contrario será su pérdida ó desmejora de cuenta de los interesados, sin que por esta razón dejen de contribuír en el caso de salvarse, como todo lo demás del cargamento.

Art. 890. Tampoco se computarán en la avería común, los efectos cargados sobre el combés de la nave que se arrojen ó dañen no obstante que estarán también sujetos á la contribución de la avería si se salvasen.

El fletante y el capitán responderán de los perjuicios de la echazón á os cargadores de los efectos arrojados, si su colocación en el combés se hubiere hecho arbitrariamente y sin consentimiento de éstos.

Art. 891. Las mercaderías arrojadas al mar que fuesen recobradas después no entran tampoco en el cómputo de la avería común, sino en la parte que se regule haber desmerecido, y lo que importen los gastos hechos para recobrarlas; y si antes de hacerse el recobro se hubieren incluído en la masa común de la avería, dándose su importe á los propietarios, deberán éstos devolver lo percibido, reteniendo solamente lo que les corresponda por razón de la desmejora y gastos.

Art. 892. En caso de perderse los efectos del cargamento, que para aligerar el buque por causa de tempestad, ó para facilitar su entrada en un puerto ó rada, se transbordasen á barcas ó lanchas, se comprenderá su valor en la masa que ha de contribuír á la avería común con arreglo á lo dispuesto en el art. 876.

Art. 893. La cantidad, á que según la regulación de los peritos asciende la avería gruesa, se repartirá proporcionalmente entre todos los contribuyentes por la persona que nombre al intento el tribunal que conozca de la liquidación de la avería.

Art. 894. Para fijar la proporción en que se debe hacer el repartimiento se graduará el valor de la parte del cargamento salvada del riesgo, y el que corresponda á la nave.

Art. 895. Los efectos del cargamento se estimarán por el precio que tenga en el puerto de la descarga.

Las mercaderías perdidas entrarán á contribuír por el mismo valor que se les haya considerado en la regulación de la avería.

El buque con sus aparejos se apreciará igualmente según el estado en que se hallen.

Tanto el justiprecio de la nave como el de los efectos de su cargamento, se ejectuará por peritos nombrados en la forma que previene el art. 886.

Art. 896. Se tendrá por valor accesorio de la nave para la contribución de la avería el importe de los fletes devengados en el viaje, con descuento de los salarios del capitán y la tripulación.

Art. 897. Por el justiprecio de las mercaderías salvadas, se estará á la inspección material de ellas, y no á lo que resulte de los conocimientos, á menos que las partes se conformen en referirse á éstos.

Art. 898. No contribuyen á la avería gruesa las municiones de guerra y de boca de la nave, ni las ropas y vestidos de uso del capitán, oficiales y equipaje que hubieren ya servido.

Art. 899. Se exceptuan también de la contribución á la avería común las ropas y vestidos del mismo género pertenecientes á los cargadores, sobrecargos y pasajeros que se hallen á bordo de la nave, en cuanto no exceda el valor de los efectos de esta especie que á cada uno corresponda del que se dé á los de igual clase que el capitán salve de la contribución.

Art. 900. Los efectos arrojados no contribuyen al pago de las averías comunes que ocurran á las mercaderías salvadas en riesgo diferente y posterior.

Art. 901. El repartimiento de la avería gruesa no será ejecutivo hasta que lo pruebe el tribunal que conozca de su liquidación, y éste procederá para darla con audiencia instructiva de los interesados presentes á sus legítimos representantes.

Art. 902. El capitán debe hacer efectivo el repartimiento, y es responsable á los dueños de las cosas averiadas de la morosidad ó negligencia que tenga en ello.

Art. 903. Si los contribuyentes no satisfacieren las cuotas respectivas dentro de tercero día después de aprobado el repartimiento, se procederá á solicitud del capitán contra los efectos salvados hasta hacerlas efectivas sobre sus productos.

Art. 904. El capitán podrá diferir la entrega de los efectos salvados hasta haberse pagado la contribución, si el interesado en recibirlos no diere fianza de su valor.

Art. 905. Para que sea admisible la demanda de averías, es necesario que el importe de ésta sea superior á la centésima parte del valor común de la nave y su cargamento.

Art. 906. Las disposiciones de este título no obstarán para que las partes hagan los convenios especiales que tengan á bien sobre la responsabilidad, liquidación y pago de las averías, en cuyo caso se observarán éstos puntualmente, aun cuando se aparten de las reglas que van establecidas.

Art. 907. Si para cortar un incendio en algún puerto ó rada se mandase echar á pique algún buque como medida necesaria para salvar los demás, se considerará esta pérdida como avería común, á que contribuirán los demás buques salvados.[a]

[a] Este artículo es parecido al art. 818 del Código Español.

SECCIÓN SEGUNDA.—DE LAS ARRIBADAS FORZOSAS.

ART. 908. Serán justas causas de arribada á distinto punto del prefijado para el viaje de la nave:

1ª. La falta de víveres;

2ª. El temor fundado de enemigos y piratas;

3ª. Cualquier accidente en el buque que lo inhabilite para continuar la navegación.

ART. 909. Ocurriendo cualquiera de estos motivos que obligue á la arribada, se examinará y calificará en junta de los oficiales de la nave, ejecutándose lo que se resuelva por la pluralidad de votos, de que se hará expresa é individual mención en el acta que se extenderá en el registro correspondiente, firmándola todos los que sepan hacerlo.

El capitán tendrá voto de calidad; y los interesados en el cargamento que se hallen presentes, asistirán también á la junta sin voto en ella, y sólo para instruírse de la discusión y hacer las reclamaciones y protestas convenientes á sus intereses, que se insertarán también literalmente en la misma acta.

ART. 910. Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante.

ART. 911. No tendrán el naviero ni el capitán responsabilidad alguna de los perjuicios que pueden seguirse á los cargadores de resultas de la arribada, como ésta sea legítima; pero sí la tendrán mancomunadamente siempre que no lo sea.[a]

ART. 912. Tendráse por legítima toda arribada forzosa que no proceda de dolo, negligencia é imprevisión culpable del naviero ó del capitán.

ART. 913. No se considerará legítima la arribada en los casos siguientes:

1°. Procediendo la falta de víveres de no haberse hecho aprovisionamiento necesario para el viaje, según uso y costumbre de la navegación, ó de que se hubiesen perdido y corrompido por mala colocación ó descuido en su buena custodia y conservación;

2°. Si el riesgo de enemigos ó piratas no hubiese sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables;

3°. Cuando el descalabro que la nave hubiere padecido tenga origen de no haberla reparado, pertrechado, equipado y dispuesto competentemente para el viaje que iba á emprender;

4°. Siempre que el descalabro provenga de alguna disposición desacertada del capitán, ó de no haber tomado las que convenían para evitarlo.[b]

ART. 914. Sólo se procederá á la descarga en el puerto de arribada cuando sea de indispensable necesidad hacerla para practicar las

---

[a] Véase el artículo 821 del Código Español.

[b] Este artículo es parecido al art. 820 del Código Español.

reparaciones que el buque necesite, ó para evitar daño y avería en el cargamento.

En ambos casos debe preceder á la descarga la autorización del tribunal ó autoridad que conozca de los asuntos mercantiles.

En puerto extranjero, donde haya cónsul de la República, será de su cargo dar esta autorización.

Art. 915. El capitán tiene á su cargo la custodia del cargamento que se desembarque, y responde de su conservación, fuera de los accidentes de fuerza insuperable.

Art. 916. Reconociéndose en el puerto de la arribada que alguna parte del cargamento ha padecido avería, hará el capitán su declaración á la autoridad que conozca de los negocios de comercio dentro de las veinte y cuatro horas, y se conformará á las disposiciones que dé sobre los géneros averiados el cargador ó cualquier representante de éste que se halle presente.

Art. 917. No hallándose en el puerto el cargador ni persona que lo represente, se reconocerán los géneros por peritos nombrados por los jueces de comercio, ó el agente consular en su caso, los cuales declararán la especie de daño que hubieren encontrado en los efectos reconocidos, los medios de repararlo ó de evitar al menos su aumento ó propagación, y si podrá ser ó no conveniente su reembarque y conducción al puerto donde estuvieren consignados.

En vista de la declaración de los peritos, proveerá el tribunal lo que estime más útil á los intereses del cargador, y el capitán pondrá en ejecución lo decretado, quedando responsable de cualquiera infracción ó abuso que se cometa.

Art. 918. Se podrá vender con intervención judicial y en pública subasta la parte de los efectos averiados que sea necesaria para cubrir los gastos que exija la conservación de los restantes, en caso que el capitán no pudiere suplirlos de la caja del buque, ni hallare quien los prestase á la gruesa.

Tanto el capitán como cualquier otro que haga la anticipación tendrá derecho al rédito legal de la cantidad que anticipe, y á su reintegro sobre el producto de los mismos géneros con preferencia á los demás acreedores de cualquiera clase que sean sus créditos.

Art. 919. No pudiendo conservarse los géneros averiados sin riesgo de perderse, ni permitiendo su estado que se dé lugar á que el cargador ó su consignatario den por sí las disposiciones que más les conviniesen, se procederá á venderlos con las mismas solemnidades prescritas en el artículo anterior, depositándose su importe, deducidos los gastos y fletes, á disposición de los cargadores.

Art. 920. Cesando el motivo que obligó á la arribada forzosa, no podrá el capitán diferir la continuación de su viaje, y será responsable de los perjuicios que ocasione por dilación voluntaria.

Art. 921. Si la arribada se hubiere hecho por temor de enemigos

ó piratas, se deliberará la salida de la nave en junta de oficiales, con asistencia de los interesados en el cargamento que se hallen presentes, en los mismos términos que para acordar las arribadas previene el art. 909.

SECCIÓN TERCERA.—*De los naufragios.*

ART. 922. Encallando ó naufragando la nave, sus dueños y los interesados en el cargamento sufrirán individualmente las pérdidas y desmejoras que ocurran en sus respectivas propiedades, perteneciéndoles los restos de ellas que puedan salvarse.

ART. 923. Cuando el naufragio proceda de malicia, descuido ó ignorancia del capitán ó su piloto, podrán los navieros y cargadores usar del derecho de indemnización que pueda competirles en virtud de lo que se dispone en los arts. 623 y 640.

ART. 924. Probando los cargadores que el naufragio ha procedido de que el buque no se hallaba suficientemente reparado y pertrechado para navegar cuando se emprendió el viaje, será de cargo del naviero la indemnización de los perjuicios causados al cargamento de resultas del naufragio.

ART. 925. Los efectos salvados del naufragio están obligados especialmente á los gastos expedidos para salvarlos, cuyo importe satisfarán sus dueños antes de hacérseles la entrega de ellos, ó se deducirá con preferencia á cualquier otra obligación del producto de su venta.

ART. 926. Naufragando una nave que va en convoy ó en conserva de éste, se repartirá la parte de cargamento y de pertrechos que haya podido salvarse entre los demás buques, habiendo cavidad en ellos para recibirlos, y en proporción á la que cada una tenga expedita. Si algún capitán lo rehusare sin justa causa, el capitán náufrago protestará contra él ante dos oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, y en el primer puerto ratificará la protesta dentro de las veinte y cuatro horas, incluyéndola en el expediente justificativo que debe promover, según lo dispuesto en el art. 598.

ART. 927. Cuando no sea posible trasbordar á los buques de auxilio todo el cargamento naufragado, se salvará con preferencia los efectos de más valor y menos volúmen, sobre cuya elección procederá el capitán con acuerdo de los oficiales de la nave.

ART. 928. El capitán que recogió los efectos naufragados, continuará su rumbo, conduciéndolos al puerto donde iba destinada su nave, en el cual se depositarán con autorización judicial por cuenta de los legítimos interesados en ellos.

En el caso que sin variar de rumbo, y siguiendo el mismo viaje, se puedan descargar los efectos en el puerto á que iban consignados, podrá el capitán arribar á este, siempre que consientan en ello los cargadores ó sobrecargos que se hallen presentes, los pasajeros y los oficiales de la nave, y que no haya riesgo manifiesto de accidente de

mar ó de enemigos; pero no podrá verificarlo contra la deliberación de aquéllos, ni en tiempo de guerra, ó cuando el puerto sea de entrada peligrosa.[a]

Art. 929. Todos los gastos de la arribada que se hagan con el fin indicado en el artículo antecedente, serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, además de pagar los fletes correspondientes que en defecto de convenio entre las partes se regularán á juicio de árbitros en el puerto de la descarga, teniendo en consideración la distancia que haya porteado los efectos el buque que los recogió, la dilación que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recogerlos, y los riesgos que en ello corrió.

Art. 930. Cuando no se puedan conservar los efectos recogidos por hallarse averiados, ó cuando en el término de un año no se puedan descubrir sus legítimos dueños para darles aviso de su existencia, procederá el tribunal, á cuya orden se depositaron, á venderlos en pública subasta, depositando su producto, deducidos los gastos, para entregarlo á quien corresponda.

Art. 931. También se podrá vender, aun fuera de los casos que prescribe el artículo anterior, y con las mismas formalidades, la parte de los efectos salvados que sea necesaria para satisfacer los fletes y gastos á que tenga derecho el capitán que los recogió, si no conviniese en anticiparlos el capitán náufrago ó algún corresponsal de los cargadores ó consignatarios.

Cualquiera que haga la anticipación gozará del mismo derecho de hipoteca que se establece en el art. 918.

ECUADOR.

Título VI.—*De los riesgos y daños del transporte marítimo.*

Sección I.—De las averías.

Art. 737. Son averías:

Todo gasto extraordinario hecho para la conservación de la nave, ó de las mercaderías ó de ambas, y todo daño que sufra la nave desde su salida hasta su arribo, ó las mercaderías desde su embarque hasta su descarga en el puerto de su consignación.

No habiendo convención en contrario se observarán en los casos de avería las disposiciones siguientes:

Art. 738. Las averías son de dos clases: gruesas ó comunes, y simples ó particulares.

Art. 739. Son averías gruesas ó comunes todos los daños que en virtud de deliberaciones motivadas, se causan, antes ó después de

[a] Este artículo es parecido á los párrafos 1–2 del art. 844 del Código Español.

emprendido el viaje, á la nave y su carga, conjunta ó separadamente, pero en beneficio común, para salvarlas de un riesgo de mar; los daños supervenientes por consecuencia del sacrificio, y los gastos originados por causas imprevistas, hechos en beneficio común, en las épocas y forma expresadas, como:

1°. Los valores que se entreguen por vía de composición para rescatar la nave y el cargamento;

2°. Las cosas que se arrojan al mar para aligerar la nave, ya pertenezcan al cargamento, ya á la nave, ya á la tripulación;

3°. Los cables, mástiles, áncoras y demás cosas que se corten, arrojen al mar ó abandonen para salvar la nave;

4°. El daño que sufran la nave ó el cargamento por causa de las operaciones efectuadas para salvar la nave ó el cargamento;

5°. Los gastos de alijo para hacer entrar la nave en algún puerto ó río por tempestad ó persecución de enemigos, y la pérdida ó daño que sufran las mercaderías por causa del alijo;

6°. Los gastos efectuados para poner á flote la nave que se hubiese hecho encallar para evitar su apresamiento ó su pérdida total;

7°. La curación y manutención de la gente de mar y pasajeros que fueren heridos defendiendo la nave, los salarios de los primeros hasta su restablecimiento, y la indemnización por mutilación cuando se acuerde;

8°. Los salarios, manutención é indemnización para el rescate de los individuos de la tripulación que, estando desempeñando servicios de la nave y cargamento, fueren presos y detenidos por el enemigo ó piratas;

9°. Los salarios y manutención de la tripulación durante el tiempo en que la nave, después de principiado el viaje, fuere detenida por una potencia extranjera ó por causa de una guerra que sobrevenga, mientras la nave y el cargamento no quedan libres de sus obligaciones recíprocas;

10°. Los mismos salarios y alimentos durante el tiempo que la nave está obligada á permanecer en un punto de arribada para reparar los daños que deliberadamente hubiere sufrido en provecho común de todos los interesados;

11°. El menoscabo que resultare en el valor de las mercaderías que en una arribada forzosa haya sido necesario vender á precios bajos para reparar el buque del daño recibido por cualquier accidente que pertenezca á la clase de avería gruesa;

12°. Los derechos de prácticos y otros gastos de entrada y de salida pagados en un puerto de arribada forzosa por causa que deba considerarse como avería gruesa;

13°. Los alquileres de los almacenes y depósitos en que se depositen las mercaderías que no pueden quedar á bordo durante la reparación de daños considerados como avería gruesa;

14°. Los gastos de una cuarentena extraordinaria, no prevista al

hacerse el fletamento, miéntras que la nave y el cargamento están sometidos á ella; comprendidos los salarios y alimentos de la tripulación.[a]

Art. 740. Averías simples ó particulares son todos los daños y menoscabos que no se hicieren deliberadamente en bien común de la nave y del cargamento, y todos los gastos hechos en beneficio de la nave ó del cargamento separadamente, como:

1°. El daño que sufran las mercaderías por vicio propio, por tempestad, apresamiento, naufragio ó encalladura;

2°. Los gastos hechos para salvarlas;

3°. La pérdida de cables, áncoras, velas, mástiles ó cordajes causada por tempestad ú otro accidente de mar;

4°. Los gastos de las arribadas ocasionadas por la pérdida fortuita de estos objetos, ó por la necesidad de vituallas, ó para la separación de alguna vía de aguas.

Art. 741. Si por bajos ó bancos de arena conocidos, la nave no pudiere dar la vela con el cargamento entero del lugar de su salida, ni llegar al de su destino sin descargar una parte en lanchas para alijar el buque, los gastos causados por esta operación no se considerarán averías. Estos gastos son de cuenta de la nave, si el contrato de fletamento ó los conocimientos no estipulan lo contrario.

Art. 742. Las disposiciones contenidas en los artículos precedentes para la calificación de las averías gruesas ó particulares, son igualmente aplicables á esas lanchas y á los objetos cargados en ellas.

Art. 743. Si durante el trayecto sufrieren estas lanchas ó las mercaderías á su bordo daños ó pérdidas reputadas avería gruesa, las embarcaciones sufren una tercera parte de ellas, y las mercaderías las dos terceras partes restantes, y éstas serán repartidas como avería gruesa sobre la nave principal, sobre el flete y sobre el cargamento entero.

Art. 744. Recíprocamente y hasta que las mercaderías cargadas en las lanchas estén descargadas en el lugar de su destino, continuan en comunidad con la nave principal y el resto del cargamento; y contribuyen á las averías gruesas que sufren éstas.

Art. 745. No se considerarán averías comunes aunque sean hechas voluntaramente y después de deliberación motivada en bien de la nave, los daños sufridos ó gastos causados por los vicios interiores de la nave, por su innavegabilidad ó por falta ó negligencia del capitán ó de la tripulación.

Art. 746. Los gastos de prácticos, remolque y de puerto no son averías, sino simples gastos á cargo de la nave.

Art. 747. Ninguna demanda es admisible por avería, si ésta no excede de una centésima parte del valor reunido de la nave y del cargamento, en la gruesa, y en la simple, de la cosa dañada.

[a] Este artículo es parecido al art. 811 del Código Español.

SECCIÓN II.—DE LA ECHAZÓN.[a]

ART. 748. Si el capitán, para salvar la nave en caso de tempestad ó persecución de enemigos, se creyere precisado á arrojar algunos efectos del cargamento, á romper parte de la nave para facilitar la echazón, á cortar los mástiles ó abandonar las áncoras, deliberará préviamente, tomando el parecer de los principales individuos de la tripulación y de los interesados en la carga que estén presentes.

Si hubiere diversidad de dictámenes, se seguirá el del capitán y de los principales de la tripulación.

Si la inminencia del peligro no permitiere al capitán tomar el parecer de que habla el inciso 1° de este artículo, podrá resolver por sí solo, y bajo su responsabilidad, quedando á los perjudicados salvo su derecho para deducirlo á su tiempo ante el juzgado competente si el capitán hubiese procedido con dolo, ignorancia ó descuido.

Bajo la misma responsabilidad podrá también separarse del parecer de los principales individuos de la tripulación, siempre que lo considere opuesto al interés común.[b]

ART. 749. Á juicio del capitán, aconsejado con los principales de la tripulación, se procurará que las cosas ménos necesarias, más pesadas y de ménos precio, sean arrojadas primero, y en seguida las que se encuentren en el primer puente.

ART. 750. Tan pronto como sea posible, el capitán asentará en el registro de la nave la diligencia de deliberación.

Dicha diligencia contendrá:

Los motivos de la deliberación;

La relación de las cosas arrojadas y dañadas, con las especificaciones posibles;

Las firmas de los deliberantes, ó los motivos de su negativa á firmar.

ART. 751. En el primer puerto á que llegue el capitán, deberá, dentro de veinticuatro horas, presentar al juez de comerico, y en falta de éste á otro del lugar, una copia de dicha diligencia, bajo juramento de ser verdaderos los hechos que expresa. Si la llegada fuere á puerto extranjero, se hará el juramento y la presentación de la copia ante el cónsul ecuatoriano, y no habiéndolo, ante la autoridad local que conozca de los negocios mercantiles, y, en su falta, ante cualquier juez común.

SECCIÓN III.—DE LA CONTRIBUCIÓN POR AVERÍA GRUESA.

ART. 752. Contribuirán en común á la avería gruesa, sueldo á libra, las mercaderías salvadas y las perdidas por echazón ú otras medidas de salvamento y la nave y su flete.

La contribución se arreglará al valor que dichas cosas tuvieren en el lugar de la descarga, deducidos antes los gastos de salvamento.[c]

---

[a] Véase el art. 755 (6°) del Código Español.

[b] Véanse los arts. 813 á 818 del Código Español.

[c] Véanse los arts. 811 y 812 del Código Español.

Art. 753. Los salarios de la gente de mar no están sujetos á contribución.

Art. 754. Es obligación del capitán solicitar en el lugar de la descarga y ante la autoridad indicada en el art. 751 el reconocimiento y justiprecio, por peritos que se nombrarán de oficio, de los daños y pérdidas que constituyen la avería gruesa.

Art. 755. Las mercaderías arrojadas se estimarán por el precio corriente en el lugar de la descarga y según la calidad que se probare por los conocimentos y facturas, si las hay.

Art. 756. Si las mercaderías resultaren de un valor inferior al que expresa el conocimiento, contribuirán según su estimación, si se han salvado; y si se han perdido ó averiado, se pagarán sugún la calidad designada en el conocimiento.

Si las mercaderías resultaren de calidad inferior á la que indica el conocimiento, contribuirán según la calidad indicada en el conocimiento, si se han salvado; y si se han perdido ó averiado, según su estimación.

Art. 757. La repartición proporcional que harán los peritos de las pérdidas y daños comunes, se llevará á efecto, después de aprobada por el juez ó el cónsul en sus respectivos casos.

Art. 758. No contribuirán á la avería gruesa las municiones de guerra y de boca de la nave, ni el equipaje del capitán ni de los demás individuos de la tripulación; pero el valor de estas mismas cosas, si se perdieren por la echazón, será pagado por contribución.

Art. 759. Los efectos que no constaren de conocimiento ó declaración del capitán no serán pagados si fueren echados; y contribuirán si se salvaren.

Art. 760. Los efectos cargados sobre la cubierta de la nave, no serán pagados, si se arrojan ó dañan, y contribuirán si se salvan. Esta disposición no es aplicable al comercio de cabotaje.

Art. 761. Las mercaderías que no estén aun embarcadas en la nave principal ni en los botes ó canoas que las deben llevar á bordo, no contribuyen á las pérdidas que sufra la nave destinada á trasportarlas.

Art. 762. Si la nave se perdiere apesar de la echazón de una parte del cargamento, ó de otros hechos ejecutados para salvarla, cesa la obligación de contribuír á la avería gruesa; y los daños y pérdidas ocurridos se estimarán como avería simple á cargo de los interesados en los efectos que los hubieren sufrido.

Art. 763. Cuando después de haberse salvado la nave del riesgo que dió lugar á la avería gruesa pereciere por otra accidente en el progreso de su viaje, contribuirán á la avería gruesa los efectos salvados del primer riesgo que se hubieren conservado después de perdida la nave, según el valor que tengan, atendido su estado, y con deducción de los gastos hechos para salvarlas.

ART. 764. Los efectos arrojados no contribuyen al pago de los daños acaecidos después de su echazón á las mercaderías salvadas.

ART. 765. En todos los casos sobredichos el capitán y la tripulación tienen privilegio sobre las mercaderías, ó su precio, por lo que les toque en la contribución.

SECCIÓN IV.—DEL ABORDAJE.

ART. 766. En caso de abordaje, si fuere fortuito ó causado por hecho de los dos capitanes ó de las dos tripulaciones, cada nave soportará el daño que hubiere sufrido; si fuere causado por culpa de uno de los capitanes, éste pagará todos los daños; si no constare que ha sido fortuito ni cuál de los capitanes ha sido el culpable, cada una de las naves pagará la mitad de las reparaciones que fueren necesarias á juicio de peritos.

ART. 767. El abordaje se presume fortuito; pero se reputará ocasionado por culpa del capitán de la nave que se encuentre en alguno de los casos siguientes:

1°. Si la nave estuviere mal fondeada por inobservancia de los reglamentos y usos del puerto; ó si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias, á menos que pruebe que las perdió sin culpa suya, y que no ha podido reemplazarlas;

2°. Si la nave zarpare de noche sin haberse puesto préviamente en franquía, ó navegare á toda vela á inmediación de otra que estuviere fondeada ó á la capa;

3°. Si á la entrada de un puerto, la nave tratare de tomar la delantera á otra que la precede, ó si á la salida no cediere el paso á la nave que entrare al puerto;

4°. Si navegando con viento en popa, en una dirección tal que pueda encontrarse con otra en un punto de intersección no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje;

5°. Si la nave, cualquiera que sea el punto donde se encuentre, no tuviere farol con luz siendo de noche.

ART. 768. Si la nave pereciere después del abordaje en el viaje que deba hacer para llegar á un puerto de arribada para su reparación, se presume que la pérdida fué causada por el abordaje.

ART. 769. Si una nave á la vela causare daño sin culpa del capitán ó de la tripulación, á otra nave anclada en lugar conveniente, aquélla pagará la mitad del daño de ésta sin comprender el suyo propio.

Estos daños se repartirán como avería gruesa sobre la nave y la carga.

No habrá lugar al pago de daños, si el capitán de la nave anclada hubiera podido evitar el abordaje, ó disminuír sus consecuencias, soltando sus cables, ó cortando sus amarras siempre que hubiere podido hacerlo sin peligro; ó si no lo hizo apesar de haber sido oportunamente requerido por la otra nave.

Art. 770. Si una nave garreando fuere sobre los cables de otra anclada cerca de ella y los cortase, de modo que ésta perdiese sus anclas, y que por este suceso sufriere daño ó naufragase, la primera deberá indemnizar todo el daño que sufrieren la otra y su cargamento.

Art. 771. Si una nave anclada ó amarrada en un punto, sin soltarse, y por la impetuosidad de las olas, ó por una tempestad ó otra fuerza mayor, causare daños á otras naves que se encuentren cerca de ella, éstos serán sufridos por las naves perjudicadas como avería particular.

Art. 772. Si una nave se hallare sobre un bajo y no pudiere retirarse, su capitán en caso de peligro, tiene el derecho de exigir que otra nave que le quede cerca leve sus anclas ó corte sus amarras para dar paso á aquélla, siempre que la otra pueda hacerlo sin riesgo; y debiendo la nave en peligro pagar los perjuicios que sufra la otra.

El capitán de la nave vecina que rehusare satisfacer á la exigencia ó no lo hiciere por negligencia, será responsable de los daños que resultaren de ello.

Sección V.—De la arribada forzosa.

Art. 773. Llámase arribada forzosa la entrada necesaria de la nave á un puerto ó lugar distinto del prefijado para el viaje convenido.

Art. 774. La arribada forzosa es legítima ó ilegítima.

Es legítima la que procede de caso fortuito inevitable, é ilegítima la que trae su orígen del dolo, negligencia ó impericia del capitán.

Art. 775. Son justas causas de arribada:

1ª. La falta de víveres;

2ª. El temor fundado de enemigos ó piratas;

3ª. Cualquier accidente en la tripulación ó la nave que la inhabilite para continuar el viaje.

Art. 776. La justicia de la causa no legítima la arribada en los casos siguientes:

1°. Si la falta de víveres proviniere de su corrupción ó pérdida por mala colocación ó descuido en su custodia y conservación, ó de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario según el uso y circunstancias de la navegación.

2°. Si el riesgo de enemigos ó piratas no fuese manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables;

3°. Si la peste ú otras enfermedades de la tripulación procedieren de la mala calidad de los víveres que formen el aprovisionamiento de la nave;

4°. Si la inhabilitación de la nave proviniere de no haberla reparado, pertrechado y equipado convenientemente para el viaje; de alguna disposición desacertada del capitán, ó de no haber tomado la que convenía para evitar el descalabro.[a]

[a] Véase el art. 820 del Código Español.

Art. 777. La resolución de la arribada forzosa corresponde á la junta de oficiales de la nave, y se llevará á efecto lo que acuerde la mayoría de los vocales, computada en los términos de los arts. 748 y 750.

Los cargadores presentes ó sobrecargos serán citados á la junta para los efectos que indica el artículo precitado.

El acta será redactada, firmada y presentada en la forma que prescribe el art. 750, y las protestas serán literalmente insertadas en ella.

Art. 778. El propietario y capitán no son responsables á los cargadores de los daños y perjuicios que les ocasione la arribada legítima.

Pero si la arribada fuere ilegítima ambos serán solidariamente obligados á indemnizar á los cargadores.

Art. 779. El capitán no podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa, sino en los siguientes casos:

1°. Si los cargadores lo exigieren para prevenir el daño de las mercaderías;

2°. Si la descarga fuere indispensable para hacer la reparación de la nave;

3°. Si se reconociere que el cargamento ha sufrido avería:

En los dos últimos casos el capitán solicitará la competente autorización del juzgado de comercio, y si el puerto de arribada fuere extranjero, del cónsul ecuatoriano, ó en su defecto de la autoridad local.

Los gastos de la descarga y recarga serán de cuenta de los cargadores.

Art. 780. Notándose que la carga ha sufrido avería, el capitán cumplirá con lo prevenido en el art. 751, y con las órdenes que el cargador presente ó su consignatario le comunique acerca de las mercaderías averiadas.

Art. 781. No encontrándose el propietario de las mercaderías averiadas, ó persona que le represente, el capitán pedirá al juzgado de comercio, al agente consular ó á la autoridad local en sus respectivos casos, el nombramiento de peritos para que, previo reconocimiento de las mercaderías averiadas, informe acerca de la naturaleza y extensión de la avería, de los medios de repararla ó evitar su propagación, y si será ó no conveniente el embarque y conducción de las mercaderías al puerto de la consignación.

En vista del informe de los peritos, la autoridad que conozca del caso proveerá la reparación y reembarque de las mercaderías, ó que se mantengan en depósito, según viere convenir á los intereses del propietario; y el capitán llevará á efecto bajo su responsabilidad lo que se decretare.

Art. 782. Ordenándose la reparación y reembarque, el capitán

empleará sucesivamente para cubrir los gastos que tales operaciones demanden, los arbitrios que se expresan á continuación.

1°. Tomar de la caja de la nave la cantidad necesaria, con calidad de reintegro y abono del interés corriente;

2°. Contratar un préstamo á la gruesa sobre las mismas mercaderías;

3°. Solicitar de la autoridad competente la venta en martillo de las mercaderías averiadas hasta la cantidad indispensable para cubrir los gastos.

El capitán ó el dador en su caso, tiene privilegio sobre todos los acreedores para ser reintegrado del capital é intereses del préstamo con el producto de las mercaderías averiadas.

Art. 783. Decretándose el depósito, el capitán dará cuenta al cargador ó á su consignatario para que resuelva lo que mejor le convenga.

Pero si el mal estado de las mercaderías ofreciere un inminente peligro de pérdida ó aumento de deterioro, el capitán pedirá se proceda inmediatamente á su venta en martillo; pagará con su producto los gastos causados y los fletes que hubiere devengado la nave en proporción del camino andado, y depositará el resto á la orden del interesado, dándole desde luego el correspondiente aviso.

Art. 784. El capitán está obligado bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á continuar el viaje tan luego como cese la causa de la arribada forzosa.

Pero si ésta fuere motivada por temor de enemigos ó piratas, el capitán no podrá hacerse de nuevo á la mar sin el previo acuerdo de la junta de oficiales.

Sección VI.—Del naufragio y varamiento.

Art. 785. Perdiendo la esperanza de salvar la nave, y permitiéndolo la urgencia del caso, el capitán reunirá la junta de oficiales y someterá á su deliberación si atendidas las circunstancias debe ó no abandonarse la nave.

Resolviéndose el abandono, el capitán extraerá el dinero, libros y la parte más preciosa del cargamento, y si llegare á consumarse el naufragio, recogerá los fragmentos de la nave y los restos del cargamento.

Art. 786. Naufragando la nave que va en convoy ó en conserva, se distribuirá entre las demás que la acompañan, en proporción al espacio que cada una tenga desembarcado, la parte de la carga y pertrechos que se hubieren salvado.

Si alguno de los capitanes rehusare sin justa causa recibir la parte de la carga que le corresponda, el capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que cause su negativa, y ratificará la protesta en el primer puerto de arribada dentro del término legal.

Una copia de la protesta será agregada al proceso informativo de que trata el art. 639.

Art. 787. El capitán que reciba mercaderías náufragas no está obligado á variar el rumbo para trasportarlas al punto de la consignación, pero deberá conducirlas al del destino de su nave y entregarlas á sus propietarios ó consignatarios.

Por falta de unos y otros, pondrá las mercaderías á disposición del juzgado de comercio, para que órdene su depósito por cuenta de los interesados.

Art. 788. Caso que, sin variar de rumbo y continuando el mismo viaje, sea posible descargar las mercaderías náufragas en el puerto á que fueren destinadas, el capitán podrá arribar con este objeto, siempre que lo consientan los cargadores ó sobrecargos y los pasajeros y oficiales de la nave, á quienes se les consultará; que el puerto no sea de peligroso acceso, y que no haya temor fundado de enemigos ó piratas.

Los daños y perjuicios que cause la arribada ejecutada sin el consentimiento de todas las personas enunciadas, serán de la responsabilidad del capitán.

Art. 789. En los casos previstos en los dos artículos anteriores, las mercaderías porteadas responden privilegiadamente del pago del flete y de los gastos de arribada, descarga y cualquier otro que se haga por causa y en beneficio de ellos.

El capitán de la nave que verifica el trasporte de las mercaderías náufragas gozará del privilegio que establece el art. 782 por las cantidades que anticipe y el interés mercantil.

El flete, si no hubiere comercio, será regulado por peritos en el puerto de la descarga, habida consideración á la distancia andada, la dilación que sufra la nave, las dificultades vencidas y los riesgos corridos para recoger y poner á bordo las mercaderías.

Art. 790. El capitán, que sin hallarse presente en los momentos del naufragio encontrare mercaderías náufragas, estará obligado á recogerlas, trasportarlas y entregarlas al propietario ó á la persona que le represente cobrando los gastos y fletes que correspondan.

Art. 791. Siempre que el capitán náufrago ó algún corresponsal de los cargadores ó consignatarios rehuse anticipar las cantidades necesarias para pagar los fletes y gastos, el juzgado de comercio mandará vender en martillo la parte de los objetos salvados que considere suficiente para cubrir su monto.

Art. 792. Ninguna persona privada podrá entrar á la nave, so pretexto de socorrerla ó salvarla del naufragio ó varamiento, emprender el salvamento de la que se encuentre encallada ó quebrantada, ni recoger objetos náufragos que floten en la mar ó salgan á la costa sin el expreso consentimiento del capitán presente ó del oficial que lo reemplace.

Art. 793. Las personas que tengan conocimiento de un naufragio ó varamiento en costas de la República, ó de la salida á ellas de los fragmentos de una nave ó de los restos de un cargamento, cumplirán las obligaciones que impone el art. 624 del Código Civil, quedando sujetas á la acción y pena que él establece, siempre que se apropien objetos náufragos.

En el caso de pillaje la conducta de los individuos que no denuncien el naufragio ó varamiento séra examinada por la autoridad competente para investigar su complicidad en aquel delito.

Art. 794. El funcionario público á quien se denuncie un naufragio ó varamiento ocurridos en el distrito de su cargo, se trasladará inmediatamente al lugar del suceso, y dictará todas las providencias conducentes á la salvación de los hombres de mar, de la nave, sus papeles, libros y cargamento, y á la conservación de los objetos que puedan salvar.

Evacuadas estas diligencias, dará cuenta al juzgado de comercio más inmediato para que proceda al cumplimiento de las disposiciones que contienen los arts. 625, 626, 627 y 628 del Código Civil.

Art. 795. Fuera del caso propuesto en el art. 791 de este Código, los objetos salvados serán vendidos en martillo, previo decreto, sino fuere posible conservarlos por estar averiados ó hallarse expuestos á perderse ó deteriorarse por vicio propio.

El producto de la venta será judicialmente depositado por cuenta de á quien corresponda.

Art. 796. El propietario ó los cargadores podrán reclamar del capitán ó piloto la competente indemnización con arreglo al art. 622, siempre que el naufragio ó varamiento provenga de dolo, culpa ó impericia de alguno de ellos.

Si el naufragio ó varamiento procedieren de que la nave no fué convenientemente reparada y pertrechada para el viaje, el propietario responderá exclusivamente á los cargadores de los perjuicios causados á la carga.

Art. 797. Los efectos salvados del naufragio ó varamiento ó el producto líquido de su venta, son privilegiadamente responsables de los gastos hechos y de los salarios debidos por los servicios prestados para salvarlos; y los propietarios deberán pagar el importe de unos y otros, ántes de la entrega, á no ser que rindan fianza á satisfación de los interesados.[a]

Art. 798. Son casos de salvamento:

1°. Si la nave ó su carga fueren repuestas en alta mar ó conducidas á buen puerto, y si fueran extraídos del fondo de la mar algunos objetos pertenecientes á la nave ó cargamento;

2°. Si la nave ó mercaderías encontradas sin dirección en alta mar ó en la costa fueren salvadas;

[a] Véase el art. 842 del Código Español.

3°. Si se salvare la carga de la nave varada en la costa ó arrojada contra las rompientes, encontrándose en un peligro tal que no ofrezca seguridad á la tripulación y mercaderías;

4°. Si se extrae la carga de una nave destrozada;

5°. Si la nave abandonada por la tripulación fuere ocupada por personas resueltas á salvarla, y conducida á puerto seguro con toda la carga ó parte de ella.

Art. 799. En la estimación del salario de salvamento se tendrá en consideración la prontitud del servicio, el tiempo empleado en él, el número de personas necesario para dispensar una asistencia eficaz, la naturaleza del servicio, el peligro corrido para prestarlo y el que corrían los efectos salvados, la fidelidad con que éstos hayan sido entregados y su valor determinado por peritos.

Art. 800. Los salarios serán fijados por la autoridad que preside el salvamento, y en caso de contestación, por el juzgado de comercio.

Art. 801. El primer denunciante del naufragio ó varamiento tiene el derecho á una prima de aviso que será regalada por el funcionario que asista al salvamento, atendidas las circunstancias del caso.

Reuniéndose en una misma persona la doble calidad de inventor y salvador, la gratificación de salvamento que otorgan los arts. 625 y 627 del Código Civil, podrá extenderse hasta el tercio del valor de los objetos salvados, previa deducción del importe del salario de asistencia y salvamento.

Art. 802. Los individuos que ocupan la nave con el designio de salvarla, la pondrán á disposición del capitán ó de los oficiales al primer requerimiento que se les dirija, so pena de perder su salario y de responder de los daños y perjuicios.

La entrega de la nave dejará á salvo los derechos ya adquiridos por el salvamento.

GUATEMALA.

Título V.—*De los riesgos y daños del trasporte marítimo.*

Capítulo I.—Definiciones y reglas generales.

Art. 958. Son averías en la aceptación legal de esta palabra:

1°. Todos los daños que sufre el buque, cargado ó en lastre, antes de darse á la vela, durante el viaje ó después de fondeado en el puerto de su destino, y los que reciben las mercaderías desde su desembarque, en lanchas ú otros buques menores, en el lugar de la expedición hasta su desembarque en el de la consignación;

Todos los gastos extraordinarios é imprevistos causados durante el viaje para la conservación del buque, de la carga ó de ambos á la vez.

Art. 959. No son averías en los casos ordinarios:

1°. Los pilotajes de costas y puertos;

2°. Los gastos de lanchas y remolques;

3°. Los derechos llamados de puerto;

4°. Los gastos de alijo del buque que por falta de agua no pueda hacerse á la vela ó entrar al puerto de su destino con toda su carga;

5°. En general todos los gastos ordinarios de la navegación.

Todos los enunciados son de la exclusiva cuenta del naviero, á menos que en las pólizas ó en los conocimientos se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 960. Á falta de convenciones especiales, la responsabilidad, liquidación y pago de las averías serán determinados en conformidad con las disposiciones de este título.

Art. 961. En el arreglo de averías hecho fuera del territorio de la República, se observarán las leyes y usos del lugar donde se verifique.

Art. 962. La avería es común ó particular.

Capítulo II.—De la avería común, de la resolución para causarla y de la echazón.

Art. 963. Son avería común no sólo los daños que en virtud de deliberaciones motivadas, y antes ó después de emprendido el viaje, se causan conjunta ó separadamente al buque y su carga, para salvarlos de un inminente riesgo de mar, sino también los daños sobrevinientes por consecuencia directa é inevitable del sacrificio, y los gastos imprevistos ejecutados en provecho común en las épocas y forma indicadas.

Art. 964. Corresponde á la clase de averías comunes:

1°. La entrega de cualquiera cosa hecha á los enemigos ó piratas por composición y á título de rescate del buque, del cargamento ó de ambas cosas á la vez;

2°. Los sueldos y gastos de los rehenes durante su detención hasta su regreso al buque ó á su domicilio;

3°. Los gastos hechos para reclamar conjuntamente la libertad del buque y carga capturados, y los costos de residencia del capitán, oficiales y tripulación durante la detención, inclusos los sueldos y manutención;

4°. Los daños que recibe el buque ó el cargamento defendiéndose contra enemigos ó piratas, la pérdida de municiones de guerra consumidas en el combate, y las recompensas prometidas ó dadas á los hombres de mar para estimular su valor;

5°. Los gastos de curación, manutención y asistencia de los hombres de mar y pasajeros, heridos, mutilados ó estropeados en defensa del buque ó en el servicio de la maniobra durante el combate, y los sueldos que los primeros devenguen hasta su completo restablecimiento;

6°. Los salarios, manutención y rescate del hombre de mar que hubiere sido preso ó detenido, hallándose ocupado en tierra ó mar en servicio del buque;

7°. Los salarios y manutención de los hombres de mar correspondientes al tiempo en que el buque espere un convoy ó permanezca en un puerto neutral por temor fundado de enemigos ó piratas ó por hallarse bloqueado el puerto de su destino;

8°. La pérdida de las cosas arrojadas á la mar para alijar el buque, sea que pertenezcan á él, al cargamento ó á la tripulación, y el daño que cause la echazón á las que quedaren á bordo;

9°. La cortadura ó inutilización deliberada de los mástiles, cables, amarras, velas ó cualquier otro objeto accesorio del buque;

10. El abandono voluntario de las áncias, botes, lanchas y demás aparejos para salvar el buque de un abordaje ó de cualquier otro riesgo de mar;

11. Los daños causados por el forzamiento de velas para preservar el buque ó la carga de un peligro inminente;

12. El daño intencionalmente causado al buque para extinguir un incendio ó facilitar el desagüe, la echazón, el alijo ó la extracción de la carga y el ocasionado por consecuencia de estas operaciones;

13. Los gastos de alijo ó trasbordo de una parte de la carga con el designio de tomar un puerto que no sea el del destino del buque y salvarlo de la persecución de enemigos ó piratas, de una tempestad ó de cualquier otro riesgo de mar y la pérdida de las mercaderías alijadas ó trasbordadas por el deterioro que les cause el alijo, trasbordo y reembarque;

14. Los salarios y manutención de la tripulación en los casos de arribada forzosa en beneficio común, pero sólo los correspondientes al tiempo estrictamente necesario para satisfacer la urgencia que la hubiere causado, los derechos de entrada y salida del puerto, los gastos de descarga y recarga, y el alquiler de los almacenes en que se depositen las mercaderías que no puedan permanecer á bordo durante la reparación;

15. El quebranto de valor de las mercaderías vendidas en una arribada forzosa para reparar el buque de un daño sufrido por un accidente que constituya avería común, el provecho marítimo, la comisión de los préstamos á la gruesa, tomados para cubrir los gastos de reparación, y el premio del seguro de esos mismos gastos;

16. Los daños causados conjunta ó separadamente al buque ó carga por el varamiento voluntario, ejecutado con el fin de salvarlos de un riesgo de mar, y los gastos hechos para poner á flote el buque;

17. Los gastos causados en el reconocimiento, clasificación y distribución de una avería común;

18. En general, todas las pérdidas, daños y gastos que reunan las circunstancias que expresa el art. 963.

Art. 965. Para determinar la responsabilidad del asegurador del buque y la del dador á la gruesa sobre el casco y quilla, serán también considerados como avería común los daños que el buque sufra y los gastos que haga navegando en lastre, con tal que sean de la naturaleza de los indicados en el art. 963.

Art. 966. Las averías comunes son de la responsabilidad del buque, del flete y de las mercaderías que existan en él al tiempo de correrse el riesgo, y serán pagadas por contribución de los propietarios de los expresados objetos.

En consecuencia, contribuyen al pago de la avería común:

1°. El buque por el valor que tenga en el puerto de la descarga;

2°. El flete íntegro que devengue por los pasajeros, las mercaderías salvadas y las sacrificadas en beneficio común, prévia deducción de los gastos de manutención y sueldos del capitán y de la tripulación;

3°. Las mercaderías existentes á bordo, inclusas las que fueren trasportadas en el combés ó bajo la cubierta sin los debidos conocimientos;

4°. Las mercaderías vendidas para ocurrir á las necesidades del buque, y la cantidad en que se estimen las que fueron sacrificadas;

5°. La moneda efectiva perteneciente al buque, cargadores y pasajeros, según el curso del cambio en el lugar donde termine el viaje;

Contribuyen también los sueldos del capitán y tripulación en el caso de rescate.

Art. 967. La regla establecida en el inciso 1° del artículo precedente es aplicable al caso en que la salvación del buque ó su carga no sea debida á los medios deliberadamente empleados para su preservación.

Es igualmente aplicable al caso en que el buque y carga, salvadas de un siniestro, perezcan después en otro ocurrido en el progreso de la navegación, siempre que se salven algunos de los objetos existentes á bordo en la época del primero.

Art. 968. No gozan del beneficio de la contribución:

1°. La avería que no pase de la centésima parte del valor del buque ó de la carga á que pertenezcan los objetos ó las mercaderías sacrificadas:

2°. Las mercaderías que fueren embarcadas sin los debidos conocimientos:

3°. Las mercaderías cargadas sobre el combés del buque sin el consentimiento unánime de todas las personas designadas en el núm. 7° del art. 785.

En el último caso el fletante responderá de la pérdida ó avería aun cuando las mercaderías hubieren sido colocadas sobre el combés con anuencia del cargador á quien pertenezcan.

Art. 969. Las mercaderías arrojadas al mar y recobradas después,

entrarán en la regulación de la avería sólo por el valor del menoscabo que tuvieren y por los gastos hechos para salvarlas.

Si el importe de esas mercaderías hubiere sido incluído en la avería común y pagado á los propietarios antes de verificarse el recobro, estos devolverán la cuota recibida, reteniendo únicamente lo que les corresponda en razón del deterioro y gastos del salvamento.

Art. 970. No contribuyen á la indemnización de la avería común:

1°. Las municiones de guerra ni las de boca destinadas al consumo del buque;

2°. La ropa y vestidos ya usados del capitán, oficiales y tripulación;

3°. La ropa y vestidos también usados de cada uno de los cargadores, sobrecargos y pasajeros hasta el monto del valor que se asigne á los que el capitán excluya de la contribución;

4°. Las mercaderías perdidas en un siniestro anterior;

Art. 971. Corresponde á la junta de oficiales del buque resolver la ejecución de los daños y gastos que constituyan avería común:

Los cargadores y sus sobrecargos serán citados á la junta y oídos por ésta, para que, instruídos del acuerdo, hagan la protesta que les convenga; pero no tendrán voto deliberativo.

Las resoluciones de la mayoría de la junta serán ejecutadas no obstante oposición de los cargadores ó sobrecargos y bajo la responsabilidad de los miembros que las hubiesen acordado.

En este caso quedará salvo el derecho de los cargadores que se reputen perjudicados para reclamar indemnizaciones de los vocales de la junta que hubieren votado la avería con dolo, negligencia ó ignorancia.

Habiendo empate, el capitán tendrá voto de calidad.

Art. 972. Si la inminencia del peligro no permitiere al capitán explorar la opinión de los oficiales ni oír á los cargadores ó sobrecargos, podrá por sí solo resolver, bajo su responsabilidad la ejecución del daño ó gastos que juzgue necesarios á la salvación común.

Podrá asimismo separarse del acuerdo de la junta, siempre que lo juzgue opuesto al interés común; pero en este caso él solo responderá de los daños y perjuicios que causen sus resoluciones.

Art. 973. Permitiéndolo la urgencia del caso, el capitán extenderá en el Diario de navegación las resoluciones de la junta antes de llevarlas á efecto.

El acta expresará la citación y audiencia de los cargadores ó sobrecargos presentes, las razones que hubieren motivado la resolución, y los votos contrarios con los fundamentos alegados por los vocales disidentes, y será firmada personalmente ó á ruego, por todas las personas que hubieren asistido á la junta.

El capitán pondrá una copia autorizada del acta en la secretaría del juzgado de comercio del primer puerto guatemalteco adonde

arribe dentro de veinticuatro horas, contadas desde el momento en que el buque sea admitido á libre plática, ratificando al mismo tiempo con juramento todos los hechos que aquélla contenga.

Si el puerto de la primera arribada fuere extranjero, la presentación y ratificación del acta se harán ante el cónsul guatemalteco, y en su defecto ante las autoridades que designa el inciso 2° del núm. 17 del art. 783.

Art. 974. Omitida la citación y audiencia de los cargadores ó sobrecargos presentes, quedarán exonerados de contribuír á la avería común, y el capitán deberá satisfacer por ellos la cuota que les corresponda en la distribución, salvo el caso previsto en el inciso 1° del art. 972.

Art. 975. Tan pronto como cese el peligro que hubiere obligado al capitán á resolver por sí solo una avería común, deberá extender y firmar en el "Diario de navegación" una relación circunstanciada del suceso, expresando los motivos de su determinación y los que hubiere tenido para omitir la reunión de la junta y la audiencia de los cargadores ó sobrecargos.

Los oficiales y los dueños ó representantes de la carga podrán abstenerse de firmar la relación, pero si la firmaren, deberán ratificar oportunamente su contenido bajo la solemnidad del juramento.

La relación será presentada y ratificada por el capitán en la forma y dentro del término que prescribe el art. 963.

Art. 976. Siempre que la junta de oficiales ó el capitán por sí solo resolviere arrojar á la mar parte de la carga ó algunos objetos accesorios del buque, la echazón se hará en el orden siguiente:

1°. Las mercaderías colocadas sobre el combés del buque;

2°. Los objetos menos necesarios al servicio de la tripulación ó del buque;

3°. Las mercaderías más pesadas y de menos valor;

4°. Las que se hallen en el primer puente y después las del segundo, siendo unas y otras de la misma clase:

Este orden podrá ser alterado por el capitán de acuerdo con los oficiales, si así lo exigieren las condiciones del arrumaje de la carga y demás circunstancias del caso.

Art. 977. Concluída la echazón, el capitán anotará al pie de la relación respectiva los objetos arrojados y los daños que el buque y el resto de la carga hubieren sufrido por consecuencia inmediata y directa de la operación.

La anotación será firmada por el capitán y los oficiales, y podrá ser rectificada al tiempo de la descarga, si por la precipitación y conflicto de la echazón se hubiere omitido mencionar alguno de los objetos arrojados.

CAPÍTULO III.—DE LA JUSTIFICACIÓN, REGULACIÓN Y REPARTIMIENTO DE LAS AVERÍAS COMUNES.

ART. 978. La justificación, regulación y repartimiento de la avería común se harán á solicitud del capitán ante el tribunal competente del puerto de la descarga, sea guatemalteco ó extranjero, con citación y audiencia instructiva de todos los interesados presentes ó sus consignatarios en la forma que determine la ley.

No hallándose presentes todos los interesados, bastará la citación y audiencia de los dos principales consignatarios.

Á falta de personas que representen legalmente á los interesados ausentes, se nombrará un defensor de bienes que gestione por ellos.

ART. 979. Si el capitán no cumpliere oportunamente la obligación que le impone el inciso 1° del artículo anterior, el naviero, los cargadores y cualquiera otra persona interesada podrán provocar el juicio sobre arreglo de la avería común, salvo su derecho para exigir indemnización de los daños y perjuicios que les cause la demora.

ART. 980. Las operaciones expresadas en el art. 978 podrán ser ejecutadas en el puerto de la expedición en los siguientes casos:

1°. Cuando, á juicio del tribunal respectivo, hubiere sido imposible la justificación, regulación y distribución de la avería en el puerto de la descarga;

2°. Siempre que acaeciendo la echazón en un punto cercano al puerto de la procedencia, el buque regresare á él ó arribare á otro inmediato y el propietario de las mercaderías arrojadas las reemplazare con otras de igual clase y calidad.

ART. 981. Se entiende por puerto de descarga no sólo el del destino de la expedición, sino también aquél en que se desembarque la mayor parte del cargamento, atendido su valor, y el en que se concluya el viaje por no ser posible continuarlo, ó por revocación ó acortamiento forzado del mismo, salvo que en el primero de estos tres últimos casos la carga sea conducida en otro buque.

ART. 982. Las averías serán justificadas con el acta ó relación de que tratan los arts. 973 y 974, siendo ratificada por las personas que la hubieren suscrito.

El capitán podrá confirmar el contenido del acta con la declaración de los pasajeros, y en su defecto con la de los hombres de la tripulación.

El acta admite prueba en contrario y su falta puede ser suplida por cualquiera de los medios probatorios que establece este Código.

ART. 983. Al presentar el acta el capitán pedirá el nombramiento de peritos que, juramentados, reconozcan y presencien la apertura de las escotillas é inmediatamente informen por escrito acerca de lo que hubieren observado respecto al estado del buque y cargo.

ART. 984. En vista de las pruebas que produzcan los interesados, el tribunal declarará la legitimidad ó ilegitimidad de la avería.

En el primer caso hará la correspondiente clasificación de las averías y dispondrá que los interesados nombren peritos, tanto para el justiprecio del buque, carga, pérdidas y deterioros, cuanto para la liquidación y prorrateo de la avería común.

En el segundo condenará al capitán al pago de los daños y perjuicios á que hubiere lugar por derecho.

Art. 985. Aceptado y jurado el cargo, los peritos tasadores estimarán las mercaderías perdidas y el menoscabo que hubieren sufrido las salvadas.

Las mercaderías perdidas se estimarán, deducidos el flete, derechos de importación y gastos ordinarios, por el precio corriente que tengan otras de la misma clase en el puerto de la descarga.

La especie y calidad de las mercaderías perdidas serán justificadas por los conocimientos, y en su defecto, por las facturas ó cualquiera otra prueba legal.

Las pérdidas ó daños causados al buque en su casco y accesorios serán estimados por el valor que tengan al tiempo de la avería.

Art. 986. Las mercaderías salvadas se estimarán, previa su inspección y reconocimiento, por el precio corriente en el puerto de la descarga, deducidos los fletes, derechos de importación, gastos ordinarios y la avería particular que hubieren sufrido durante la navegación.

Haciéndose la liquidación y reparto de la avería común en el puerto de la procedencia del buque, las mercaderías salvadas serán estimadas según el precio corriente que tengan al tiempo de la carga, agregando los gastos del embarque y excluyendo la prima del seguro, si lo hubiere.

En los casos de revocación del viaje, ó de venta de mercaderías en un puerto de arribada forzosa para subvenir á las necesidades urgentes del buque, la estimación de las mercaderías salvadas se harán por el precio corriente del lugar donde ocurra la revocación ó la venta.

El buque y sus accesorios serán apreciados según el estado de servicio en que se encuentren.

Art. 987. Si la calidad de las mercaderías salvadas fuere superior á la que expresen los conocimientos, contribuirán el pago de la avería por la estimación que de ellas se haga.

Las mercaderías perdidas serán pagadas, en el caso propuesto, por el precio que se les asigne según la calidad declarada.

Si, al contrario, la calidad de las mercaderías salvadas fuere inferior á la que expresen los conocimientos, contribuirán por el valor que se les fije con arreglo á su calidad.

Las mercaderías perdidas serán pagadas al precio corriente.

Art. 988. Verificado el justiprecio de que tratan los arts. 985 y 986 los peritos encargados de la liquidación y prorrateo de la avería común formarán tres estados generales: el primero del pasivo repar-

tible, el segundo del activo contribuyente y el tercero del repartimiento de la avería entre los interesados.

Art. 989. El pasivo repartible comprenderá:

1°. Los gastos hechos en beneficio común;

2°. El monto de los desembolsos hechos durante el viaje en el puerto de la descarga para reponer los objetos pertenecientes al buque, sacrificados en provecho común:

3°. El precio corriente que tengan en el puerto de la descarga las mercaderías perdidas, y el importe del menoscabo de las averiadas;

4°. El flete correspondiente á las mercaderías perdidas;

5°. Los salarios de los perítos que intervengan en la justificación, regulación y repartimiento de la avería común.

Los valores indicados en el núm. 3° figurarán en este estado por la estimación que hagan los perítos tasadores.

Art. 990. El activo constituyente se compondrá:

1°. Del precio corriente que tengan en el lugar de la descarga las mercaderías salvadas, perdidas y averiadas;

2°. Del valor que tengan, al tiempo del siniestro, los objetos pertenecientes al buque que hubieren sido sacrificados;

3°. Del valor del buque y sus accesorios y del flete íntegro, hechas las deducciones expresadas en el núm. 2° del art. 966.

En este estado no figurará en partida separada el flete de las mercaderías arrojadas.

Art. 991. En el tercero se distribuirá sueldo á libra entre los contribuyentes el importe total de las averías.

Art. 992. Los contribuyentes que no hubieren sufrido avería común, pagarán la cuota que les corresponda en el estado del repartimiento.

Los que la hubieren sufrido, compensarán su crédito con su débito hasta la cantidad concurrente y cobrarán ó pagarán la diferencia.

Art. 993. Todas las operaciones de la liquidación serán presentadas al tribunal que conozca de ellas para su aprobación, previa audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus legítimos representantes.

Art. 994. El capitán hará efectivo el repartimiento y responderá á los interesados en él de los daños y perjuicios que les cause su negligencia ó morosidad.

Art. 995. Los contribuyentes satisfarán sus respectivas cuotas dentro de setenta y dos horas contadas desde la que designe la notificación del auto aprobatorio del repartimiento.

No pagando dentro de este término, el capitán pedirá la venta de las mercaderías salvadas hasta la cantidad necesaria para cubrir las cuotas insolutas y los gastos de la ejecución.

Art. 996. El capitán no estará obligado á entregar á los contribuyentes sus mercaderías hasta que sea cubierta la contribución,

salvo que el interesado en recibirlas le otorgue fianza solidaria por el importe de su cuota.

Art. 997. El dueño de las mercaderías perdidas ó deterioradas, puede reclamar directamente de su asegurador la indemnización correspondiente, salvo el derecho de éste para repetir lo pagado de todos los que deban contribuír á la avería común.

Capítulo IV.—De la avería particular.

Art. 998. Avería particular es todo daño que sufre el buque ó el cargamento, desde su embarque hasta su descarga por accidente de mar ó fuerza mayor, vicio propio de la cosa ó culpa del naviero, capitán, tripulación, cargadores, pasajeros, ó cualquiera otra persona, y todo gasto hecho en exclusivo beneficio del buque, del cargamento ó de una parte de éste.

Art. 999. Pertenecen á la clase de averías particulares:

1°. Las cosas que toman los apresadores del buque sin preceder convenio, y las que les entrega espontáneamente cualquiera de los cargadores para salvar sus mercaderías;

2°. Los gastos de la reclamación entablada para obtener separadamente la libertad del buque ó la del cargamento, y los salarios y manutención de los hombres de mar durante el juicio;

3°. La pérdida del buque y resto de la carga después del alijo;

4°. La reparación de los barriles, pipas ó cualesquier otros embases, y los gastos hechos para la conservación de las mercaderías averiadas, salvo que el daño provenga inmediatamente de una causa que lo caracterice de avería común;

5°. Los gastos de salvamento;

6°. La diferencia entre el precio de venta y el que tengan en el puerto de su destino las mercaderías vendidas para atender á las necesidades urgentes del buque, en el caso de arribada forzosa por accidente de mar;

7°. Los gastos de arribada, ejecutada con el fin de aprovisionar el buque ó repararlo de los daños causados por tempestad ú otro accidente de mar;

8°. Los salarios y manutención de los hombres de mar durante la detención por órden legítima ó fuerza mayor, sea que el buque haya sido fletado por viaje, sea que lo haya sido por meses;

9°. El aumento de flete y los gastos de descarga en el caso de innavegabilidad declarada, siempre que las mercaderías sean conducidas en otro buque por cuenta de los cargadores;

10. La manutención y salarios de la tripulación mientras el buque permanezca en cuarentena ordinaria;

11. En general todos los daños y gastos que no redunden en beneficio común del buque y su carga, y que no merezcan el concepto de avería común conforme al art. 963.

ART. 1000. El propietario de la cosa que hubiere sufrido el daño ó causado el gasto soportará la avería particular, sin perjuicio de su derecho para reclamar la competente indemnización si hubiere sido ocasionada por culpa de un tercero.

ART. 1001. Se exceptúan de la regla anterior:

1°. El echamiento á pique del buque incendiado ó del más inmediato á el, para evitar la propagación del incendio;

2°. Los salarios, y alimentos de la tripulación en el caso de detención del buque fletado por meses;

3°. Los gastos de una cuarentena imprevista al tiempo de celebrarse el fletamento, y los salarios y manutención de los hombres de mar durante la misma;

4°. El daño de las mercaderías confundidas por voluntad de los cargadores ó por caso fortuito, siempre que no sea posible determinar quien es el dueño de las averiadas ó perdidas;

5°. Los daños que el abordaje de dudosa imputación produzca á los buques que chocan ó se amarran.

En todos los casos anteriores la avería será pagada por contribución de los interesados.

ART. 1002. En caso de seguro total ó parcial del buque ó su cargamento, los aseguradores pagarán la avería particular según las reglas establecidas en el título "de los segúros marítimos."

CAPÍTULO V.—DEL ABORDAJE.

ART. 1003. El daño causado por el abordaje fortuito será soportado sin repetición por el buque que lo hubiere sufrido, sin perjuicio del seguro, si existiere.

ART. 1004. Si el abordaje fuere ocasionado por dolo, negligencia ó impericia del capitán ó tripulación de uno de los buques que choquen, el daño será indemnizado por el culpable.

Siendo causado por culpa de los dos capitanes ó de las dos tripulaciones, cada buque soportará el daño que le sobrevenga.

ART. 1005. En los casos de abordaje culpable el capitán es responsable al naviero de las averías del buque y cargamento, salvo su derecho contra los oficiales y tripulación, siempre que el abordaje les fuere imputable.

ART. 1006. Si el abordaje ocurriere cuando el buque se halla dirigido por un piloto práctico, el capitán condenado al pago de la avería, podrá reclamar del referido piloto la correspondiente indemnización.

ART. 1007. En caso de duda acerca de la causa del abordaje, los buques que hubieren chocado se repartirán el daño por mitad.

ART. 1008. El abordaje se presume fortuito; pero se reputará culpable de parte del capitán del buque que se encuentre en alguno de los siguientes casos:

1°. Si el buque estuviere mal fondeado por inobservancia de los

reglamentos y usos del puerto, ó si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias;

2°. Si zarpare de noche sin haberse puesto préviamente en franquía, ó navegare á todas velas á la inmediación de otro que estuviere fondeado ó á la capa;

3°. Si á la entrada de un puerto el buque tratase de tomar la delantera á otro que le preceda, ó si á la salida no cediere el paso al que entrare al puerto;

4°. Si navegando con viento en popa, en una dirección tal que pueda encontrarse con otro en un punto de intersección, no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje;

5°. Si el buque, cualquiera que sea el punto donde se encuentre, no tuviere farol con luz encendida, siendo de noche.

Art. 1009. Si después del abordaje perece el buque al dirigirse á un puerto de arribada para reparar sus averías, se presume que la pérdida ha sido causada por aquel accidente.

Capítulo VI.—De la arribada forzosa.

Art. 1010. Llámase arribada forzosa la entrada necesaria del buque á un puerto ó lugar distinto del prefijado para el viaje convenido.

Art. 1011. La arribada forzosa es legítima ó ilegítima.

Es legítima la que procede de caso fortuito inevitable, é ilegítima la que trae su origen del dolo, negligencia ó impericia del capitán.

Art. 1012. Son justas causas de arribada:

1°. La falta de víveres;

2°. El temor fundado de enemigos ó piratas;

3°. Cualquier accidente en la tripulación ó el buque que le inhabilite para continuar el viaje.

Art. 1013. La justicia de la causa no legítima la arribada en los casos siguientes:

1°. Si la falta de víveres proviene de su corrupción ó pérdida por mala colocación, ó descuido en su custodia y conservación, de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario según el uso y circunstancias de la navegación;

2°. Si el riesgo de enemigos ó piratas no fuere manifiesto y fundado en hechos positivos y justificados;

3°. Si la peste ú otras enfermedades de la tripulación procedieren de la mala calidad de los víveres que formen el aprovisionamiento del buque;

4°. Si la inhabilitación de éste proviniere de no haberle reparado, pertrechado y equipado convenientemente para el viaje, de alguna disposición desacertada del capitán ó de no haber tomado la que convenía para evitar el descalabro.

Art. 1014. La resolución de la arribada forzosa corresponde á la

junta de oficiales, y se llevará á efecto lo que acuerde la mayoría de los vocales, computada en los términos del art. 971.

Los cargadores presentes ó sobrecargos serán citados á la junta para los efectos que indica el artículo precitado.

El acta será redactada, firmada y presentada en la forma que prescribe el art. 973, y las protestas serán literalmente insertadas en ella.

Art. 1015. Los gastos de la arribada legítima proveniente de un hecho que constituya avería común, serán de la responsabilidad del buque y del cargamento; pero si la arribada trajere su origen de un hecho constitutivo de avería particular, los gastos serán de la exclusiva cuenta del buque.

Los gastos de la arribada ilegítima son de la responsabilidad del naviero, salvo su derecho para reclamar la debida indemnización de la persona que la hubiere causado.

Art. 1016. El naviero y capitán no son responsables á los cargadores de los daños y perjuicios que les ocasione la arribada legítima.

Pero si la arribada fuere ilegítima, ambos serán solidariamente obligados á indemnizar á los cargadores.

Art. 1017. El capitán no podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa, sino en los casos siguientes:

1°. Si los cargadores lo exijieren para prevenir el daño de las mercaderías;

2°. Si la descarga fuere indispensable para hacer la reparación del buque;

3°. Si se reconociere que el cargamento ha sufrido avería.

En los dos últimos casos, el capitán solicitará la competente autorización del juzgado de comercio; y si el puerto de arribada fuere extranjero, del cónsul guatemalteco, ó en su defecto de la autoridad local.

Los gastos de la descarga y recarga serán de cuenta de los cargadores.

Art. 1018. Notándose que la carga ha sufrido avería, el capitán hará la protesta que prescribe el núm. 17 del art. 783 ante la autoridad competente, y cumplirá las órdenes que el cargador presente ó su consignatario le comunique acerca de las mercaderías averiadas.

Art. 1019. No encontrándose el propietario de las mercaderías averiadas ó persona que le represente, el capitán pedirá al juzgado de comercio, al agente consular ó á la autoridad local en sus respectivos casos, el nombramiento de peritos para que, previo reconocimiento de las mercaderías averiadas, informen acerca de la naturaleza y extensión de la avería, de los medios de repararla ó evitar su propagación, y si será ó no conveniente el reembarque y conducción de las mercaderías al puerto de la consignación.

En vista del informe de los perítos, la autoridad que conozca del caso, proveerá la reparación y reembarque de las mercaderías, ó que

se mantengan en depósito según lo juzgare conveniente á los intereses del propietario, y el capitán llevará á efecto bajo su responsabilidad lo que se decretare.

Art. 1020. Ordenándose la reparación y reembarque, el capitán empleará sucesivamente, para cubrir los gastos que tales operaciones exijan, los arbitrios que se expresan á continuación:

1°. Tomar de la caja del buque la cantidad necesaria, con calidad de reintegro y abono del interés corriente;

2°. Contratar un préstamo á la gruesa sobre las mismas mercaderías, previa autorización, según la prescribe el núm. 8° del art. 776;

3°. Solicitar de la autoridad competente la venta pública de las mercaderías averiadas, hasta la cantidad indispensable para cubrir los gastos.

El capitán, ó el dador en su caso, tiene privilegio sobre todos los acreedores para ser reintegrado del capital é intereses del préstamo con el producto de las mercaderías averiadas.

Art. 1021. Decretándose el depósito, el capitán dará cuenta al cargador ó á su consignatario para que resuelva lo que mejor le convenga.

Pero si el mal estado de las mercaderías ofreciere un inminente peligro de pérdida ó aumento de deterioro, el capitán pedirá se proceda inmediatamente á su venta en almoneda. Pagará con su producto los gastos causados y los fletes que hubiere devengado el buque en proporción del camino andado, y depositará el resto á la orden del interesado, dándole desde luego el correspondiente aviso.

Art. 1022. El capitán está obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á continuar el viaje tan luego como cese la causa de la arribada forzosa.

Pero si esta fuere motivada por temor de enemigos ó piratas, el capitán no podrá hacerse de nuevo á la mar sin el previo acuerdo de la junta de oficiales en la forma que determina el art. 971.

Art. 1023. Corresponde al capitán la custodia de las mercaderías descargadas hasta que se entreguen, reembarquen, depositen, ó vendan, y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, será personalmente responsable de su conservación.

Capítulo VII.—Del naufragio y varamiento.

Art. 1024. Perdiendo la esperanza de salvar el buque, y permitiéndolo la urgencia del caso, el capitán reunirá la junta de oficiales en la forma que dispone el art. 971, y someterá á su deliberación, si atendidas las circunstancias, debe ó no abandonarse el buque.

Resolviéndose el abandono, el capitán cumplirá las obligaciones que le imponen los núms. 8° y 9° del art. 783 y si llegare á consu-

marse el naufragio, recojerá los fragmentos del buque y los restos del cargamento.

Art. 1025. Náufragando el buque que va en convoy ó en conserva, se distribuirá entre los demás que lo acompañen, en proporción al espacio que cada uno tenga desembarazado, la parte de la carga y pertrechos que se hubieren salvado.

Si alguno de los capitanes rehusare sin justa causa recibir la parte de la carga que le corresponda, el capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que cause su negativa, y ratificará la protesta en el primer puerto de arribada dentro del término legal.

Una copia de la protesta será agregada al proceso informativo de que trata el núm. 9° del art. 783.[a]

Art. 1026. El capitán que reciba mercaderías náufragas no está obligado á variar de rumbo para transportarlas al puerto de la consignación; pero deberá conducirlas al del destino de su buque, y entregarlas á los propietarios ó consignatarios.

Por falta de unos y otros, pondrá las mercaderías á disposición del tribunal respectivo para que ordene su depósito por cuenta de los interesados.

Art. 1027. Caso que sin variar de rumbo y continuando el mismo viaje, sea posible descargar las mercaderías náufragas en el puerto á que fueren destinadas, el capitán podrá arribar con este objeto, siempre que lo consientan los cargadores ó sobrecargos y los pasajeros y oficiales del buque, consultados en la forma que prescribe el art. 971, que el puerto no sea de peligroso acceso y que no haya temor fundado de enemigos ó piratas.

Los daños y perjuicios que cause la arribada ejecutada sin el conocimiento de todas las personas expresadas serán de la responsabilidad del capitán.

Art. 1028. En los casos previstos en los dos artículos anteriores las mercaderías conducidas responden privilegiadamente del pago del flete y de los gastos de arribada, descarga y cualquier otro que se haga por causa y en beneficio de ellas.

El capitán del buque que verifica el transporte de las mercaderías náufragas gozará del privilegio que establece el inciso final del art. 1020 por las cantidades que anticipe y el interés corriente.

El flete, sino hubiere convenio, será regulado por peritos en el puerto de la descarga, teniendo en consideración la distancia andada, la demora que sufra el buque, las dificultades vencidas y los riesgos corridos para recoger y poner á bordo las mercaderías.

Art. 1029. El capitán que, sin hallarse presente en los momentos del naufragio, encontrare mercaderías náufragas, estará obligado á

[a] Este artículo es algo parecido al art. 843 del Código Español.

recogerlas, transportarlas y entregarlas al propietario ó á la persona que le represente, cobrando los gastos y fletes que correspondan.

Art. 1030. Siempre que el capitán náufrago ó algún corresponsal de los cargadores ó consignatarios rehuse anticipar las cantidades necesarias para pagar los fletes y gastos, el juzgado respectivo mandará vender en almoneda la parte de los objetos salvados que considere suficiente para cubrir su monto.

Art. 1031. Ninguna persona privada podrá entrar al buque con pretexto de socorrerlo ó salvarlo del naufragio ó varamiento, emprender el salvamento del que se encuentre encallado ó quebrantado, ni recoger objetos náufragos que floten en la mar ó salgan á la costa, sin el expreso consentimiento del capitán presente, ó del oficial que le reemplace.

Art. 1032. Las personas que tengan conocimiento de un naufragio ó varamiento en las costas de la República, ó de la salida á ellas de los fragmentos de un buque ó de los restos de un cargamento, cumplirán las obligaciones que impone el derecho, quedando sujetas á la acción y pena que él establece, siempre que se apropien objetos náufragos.

En el caso de pillaje, la conducta de los individuos que no denuncien el naufragio ó varamiento, será examinada por la autoridad competente para investigar su complicidad en aquel delito.

Art. 1033. El funcionario público á quien se denuncie un naufragio ó varamiento ocurrido en el distrito de su cargo, se trasladará inmediatamente al lugar del suceso y dictará todas las providencias conducentes á la salvación de los hombres de mar, del buque, sus papeles, libros y cargamento y á la conservación de los objetos que se puedan salvar.

Evacuadas estas diligencias, dará cuenta al juzgado del departamento, para que proceda á lo que haya lugar conforme á derecho.

Art. 1034. Fuera del caso propuesto en al art. 1029 los objetos salvados serán vendidos en almoneda, previo decreto, sino fuere posible conservarlos por estar averiados ó hallarse expuestos á perderse ó deteriorarse por vicio propio.

El producto de la venta será judicialmente depositado por cuenta de quien corresponda.

Art. 1035. El naviero y los cargadores podrán reclamar del capitán ó piloto la competente indemnización, con arreglo al art. 786, siempre que el naufragio ó varamiento provenga de dolo, culpa ó impericia de alguno de ellos.

Si el naufragio ó varamiento procediere de que el buque no fué convenientemente reparado y pertrechado para el viaje, el naviero responderá exclusivamente á los cargadores de los perjuicios causados á la carga, salvo su derecho contra los que hubieren practicado el reconocimiento ordenado en el núm. 3° del art. 777.

Art. 1036. Los objetos salvados del naufragio ó varamiento ó el producto líquido de su venta son privilegiadamente responsables de los gastos hechos y de los salarios debidos por los servicios prestados para salvarlos; y los propietarios deberán pagar el importe de unos y otros antes de la entrega, á no ser que presten fianza á satisfacción de los interesados.

Art. 1037. Son casos de salvamento:

1°. Si el buque ó su carga fueren repuestos en alta mar ó conducidos á buen puerto, y si fueren extraídos del fondo de la mar algunos objetos pertenecientes al buque ó cargamento;

2°. Si el buque ó mercaderías encontradas sin dirección en alta mar ó en la costa fueren salvadas;

3°. Si se salvare la carga del buque varado en la costa ó arrojada contra las rompientes, encontrándose en un peligro tal que no ofrezca seguridad á la tripulación y mercaderías;

4°. Si se extrae la carga de un buque destrozado;

5°. Si el buque abandonado por la tripulación fuere ocupado por personas resueltas á salvarlo y conducido á puerto seguro con toda la carga ó parte de ella.

Art. 1038. En la estimación del salario de salvamento se tendrán en consideración la prontitud del servicio, el tiempo empleado en él, el número de personas necesario para prestar una asistencia eficaz, la naturaleza del servicio, el peligro corrido para prestarlo y el que corrían los objetos salvados, la fidelidad con que éstos hayan sido entregados y su valor, determinado por peritos.

Art. 1039. Los salarios serán fijados por la autoridad que preside el salvamento, y en caso de contestación, por el respectivo juez del departamento.

Art. 1040. El primer denunciante del naufragio ó varamiento tiene derecho á una prima de aviso, que será regulada por el funcionario que asista al salvamento, atendidas las circunstancias del caso.

Reuniendo una misma persona la doble calidad de denunciante y salvador, la gratificación del salvamento podrá extenderse hasta el tercio del valor de los objetos salvados, previa deducción del importe del salario de asistencia y salvamento.

Art. 1041. Los individuos que ocupen el buque con el designio de salvarlo, lo pondrán á disposición del capitán ó de los oficiales al primer requerimiento que se les dirija, bajo pena de perder su salario y de responder de los daños y perjuicios.

La entrega del buque dejará á salvo los derechos ya adquiridos por el salvamento.

HAITÍ.

Título XI.—De las averías.

Art. 394. Todos los gastos extraordinarios hechos por el buque y las mercancías junta y separadamente.

Todo daño causado al buque y á las mercancías, desde su carga y salida hasta su retorno y descarga, se considerarán como averías.

Art. 395. Á falta de estipulaciones especiales entre las partes, las averías se arreglarán conforme á las disposiciones abajo consignadas.

Art. 396. Las averías son de dos clases: averías gruesas ó comunes y averías simples ó particulares.

Art. 397. Son averías comunes:[a]

1°. Las cosas dadas por composición y á título de rescate del buque y de las mercancías;

2°. Las que se arrojan al mar;

3°. Los cables y mástiles rotos ó cortados;

4°. Las anclas y otros efectos abandonados para la común salvación;

5°. Los daños ocasionados por la echazón á las mercancías que quedan en el buque;

6°. La cura y alimento de los marinos heridos defendiendo el buque, los salarios y alimento de los marinos durante la detención, cuando el buque es detenido en su viaje por orden de una potencia, y durante los reparos de los daños voluntariamente causados por la común salvación si el buque es fletado por mes;

7°. Los gastos de descarga para aligerar el buque y entrar en un puerto ó en un río, cuando el buque se ve obligado á hacerlo por la tempestad ó la persecución del enemigo;

8°. Los gastos hechos para sacar á flote el buque varado con la intención de evitar la pérdida total ó el apresamiento.

Y, en general, los daños sufridos voluntariamente y los gastos hechos en virtud de acuerdos motivados por el bien y la salvación común del buque y de las mercancías desde su carga y salida hasta su retorno y descarga.

Art. 398. Las averías comunes serán soportadas por las mercancías y por la mitad del buque y su flete proporcionalmente á su valor.

Art. 399. El precio de las mercancías se apreciará por el valor que tuviesen en el punto de descarga.

Art. 400. Son averías particulares:[b]

1°. El daño causado á las mercancías por vicio propio, por tempestad, apresamiento, naufragio ó varada;

2°. Los gastos hechos para salvarlas;

---

[a] Véase el art. 811 del Código Español.

[b] Véase el art. 809 del Código Español.

3°. La pérdida de los cables, áncoras, velas, mástiles, jarcias, causada por tempestad ó cualquier otro accidente de mar. Los gastos que resultan de todas las arribadas ocasionadas ya por la pérdida fortuita de dichos objetos, ya por la necesidad de abastecimientos, ya por reparos de vías de agua;

4°. El alimento y el salario de los marinos durante la detención del buque ordenada por una potencia, y en tanto se hacen los reparos que el buque necesita cuando se haya fletado por viaje;

5°. El alimento y el salario de los marinos durante la cuarentena si el barco se ha fletado por viaje ó por mes.

Y, en general, los gastos hechos y el daño sufrido por el buque sólo ó por las mercancías desde su carga y salida hasta su retorno y descarga.

ART. 401. Las averías particulares serán soportadas y pagadas por el propietario de la cosa que hubiere sufrido el daño ú ocasionado el gasto.

ART. 402. Los daños causados á las mercancías por no haber cerrado bien el capitán las escotillas, amarrado el buque ó proporcionado buenas cuerdas y por cualesquier otros accidentes que provinieren de la negligencia del capitán ó de la tripulación, serán igualmente considerados como averías particulares soportadas por el propietario de las mercancías; pero éste podrá repetir contra el capitán, el buque y el flete.

ART. 403. Los derechos de navegación no se considerarán como averías, sino que serán simples gastos á cargo del buque.

ART. 404. En caso de abordaje, si fuere puramente fortuito, el daño será soportado sin repetición por el buque que lo hubiere sufrido.

Si el abordaje tuviese lugar por culpa de uno de los capitanes, pagará el daño él que lo causare.

Si hubiese duda sobre las causas del abordaje, se reparará el daño solidariamente y en proporción igual por los buques que lo hubiesen causado y sufrido.

En estos dos últimos casos los peritos harán la estimación del daño.

ART. 405. No se admitirá demanda por razón de averías si la causa no excediese en uno por ciento al valor acumulado del buque y de las mercancías, y si la avería particular no excediese tampoco en un por ciento al valor de la cosa perjudicada.

ART. 406. La cláusula franco de averías exime á los aseguradores de todas, ya comunes, ya particulares, excepto en los casos de apertura ó abandono, en los cuales los asegurados podrán optar entre el abandono y el ejercicio de la acción de avería.

Título XII.—De la echazón[a] y de la contribución.

Art. 407. Si por causa de tempestad ó persecución del enemigo se creyese obligado el capitán á arrojar al mar una parte de su cargamento, á cortar los mástiles ó abandonar las anclas para salvar el buque, tomará el parecer de los interesados en el cargamento que se encontrasen á bordo, así como el de los principales de la tripulación.

Si hubiese discordia de pareceres, seguirá el del capitán y el de los principales de la tripulación.

Art. 408. Se arrojarán primeramente las cosas menos necesarias, las más pesadas y de menor valor, y después las mercancías del primer puente, á elección del capitán y conforme con el parecer de los principales de la tripulación.

Art. 409. El capitán estará obligado á redactar por escrito el acuerdo tan pronto como tenga medios para ello.

El acuerdo expresará:

Los motivos que determinasen la echazón;

Los objetos arrojados ó deteriorados;

Llevará la firma de los liberantes ó los motivos por los cuales se negaren á firmar;

Se transcribirá en el registro.

Art. 410. El capitán estará obligado á afirmar los hechos contenidos en el acuerdo inscrito en el registro dentro de las veinticuatro horas de su llegada al primer puerto á donde abordare.

Art. 411. El capitán y los peritos fijarán el estado de las pérdidas y daños en el punto de descarga del buque.

Si la descarga se efectuare en un puerto de Haití, los peritos serán nombrados por el Tribunal de Comercio.

En los puntos donde no hubiere Tribunal de Comercio, los peritos serán nombrados por el juez de paz.

Si la descarga se hiciere en un puerto extranjero, los peritos serán nombrados por el cónsul de Haití, y, en su defecto, por el magistrado de la localidad.

Los peritos prestarán juramento antes de proceder á la estimación.

Art. 412. Las mercancías arrojadas se estimarán según el precio corriente en el lugar de la descarga; su calidad se hará constar por la presentación de los conocimientos y de las facturas, si las hubiere.

Art. 413. Los peritos nombrados en virtud del artículo anterior harán la distribución de las pérdidas y daños.

La distribución será ejecutiva con la aprobación del tribunal.

En los puertos extranjeros, con la del cónsul de Haití, ó en su defecto, con la de cualquier otro tribunal competente de las localidades.

---

[a] Véanse los arts. 755, 811, 814 á 816, 856 y 861 del Código Español.

ART. 414. La distribución para el pago de las pérdidas y daños se hará sobre los objetos arrojados y salvados y sobre la mitad del buque y del flete, proporcionalmente á su valor, en el punto de la descarga.

ART. 415. Si el conocimiento alterase la calidad en las mercancías y éstas fuesen de un valor mayor, contribuirán al pago según su estimación, si fuesen salvadas.

Se pagarán según la calidad designada en el conocimiento, si se perdiesen.

Si las mercancías declaradas fuesen de una calidad inferior á la indicada en el conocimiento, contribuirán según la calidad indicada por éste si se salvasen; y se pagarán según su valor si hubiesen sido arrojadas ó si hubiesen sufrido deterioro.

ART. 416. Las municiones de boca y guerra y las ropas de los tripulantes no contribuirán á la echazón; el valor de las que se arrojasen se pagará por reparto sobre los demás efectos.

ART. 417. No se pagarán los efectos de los cuales no hubiesen conocimiento ó declaración del capitán si fuesen arrojados, y contribuirán si se salvasen.

ART. 418. Los efectos cargados en el entrepuente del buque contribuirán, si se salvasen.

Si fuesen arrojados, ó deteriorados por la echazón, el propietario no podrá entablar reclamación por reparto ni ejercitar recurso contra el capitán.

ART. 419. No habrá lugar á reparte por razón del daño que el buque sufriere, sino en los casos en que el daño resultase por facilitar la echazón.

ART. 420. Si la echazón no salvase el buque, no habrá lugar á ninguna contribución.

Las mercancías salvadas no estarán obligadas á pagar ni á indemnizar las que hubiesen sido arrojadas ó deterioradas.

ART. 421. Si la echazón salvase al buque y éste se perdiese al continuar su derrota, los efectos salvados contribuirán á la echazón proporcionalmente á su valor en el estado en que se encontrasen, deduciendo los gastos de salvamento.

ART. 422. Los efectos arrojados no contribuirán en ningún caso al pago de los daños que sobrevinieren después de la echazón de las mercancías salvadas.

Las mercancías no contribuirán al pago del buque perdido ó inhabilitado para la navegación.

ART. 423. Si en virtud de un acuerdo se abriese el buque para extraer las mercancías, éstas contribuirán al reparto de los daños causados al mismo.

ART. 424. En caso de pérdida de las mercancías puestas en los botes para aligerar el buque al entrar en puerto ó río, la repartición se hará entre el buque y su cargamento entero.

Si el buque pereciese con el resto de su cargamento, no se hará ningún reparto sobre las mercancías colocadas en los botes, aunque llegasen felizmente al puerto.

Art. 425. En todos los casos arriba expresados, el capitán y la tripulación serán privilegiados sobre las mercancías ó el precio que de ellas proviniese para completar el total de la contribución.

Art. 426. Si después del reparto los propietarios recuperasen los efectos arrojados, estarán obligados á devolver al capitán y á los interesados los que en la contribución hubiesen recibido, deduciendo los daños causados por la echazón y los gastos del recobro.

HONDURAS.

Título IV.—*De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.*

Capítulo I.—De las averías.

(Art. 794 es igual al art. 806 del Código Español.
Art. 795 es igual al art. 807 del Código Español.
Art. 796 es igual al art. 808 del Código Español.)

averías simples ó particulares.

(Art. 797 es igual al art. 809 del Código Español.
Art. 798 es igual al art. 810 del Código Español.)

averías gruesas ó comunes.

(Art. 799 es igual al art. 811 del Código Español.
Art. 800 es igual al art. 812 del Código Español.
Art. 801 es igual al art. 813 del Código Español, con excepción de la palabra "juez" que no está en el Código Hondureño.
Art. 802 es igual al art. 814 del Código Español.
Art. 803 es igual al art. 815 del Código Español.
Art. 804 es igual al art. 816 del Código Español, con excepción de las referencias numerarias.
Art. 805 es igual al art. 817 del Código Español.
Art. 806 es igual al art. 818 del Código Español.)

Capítulo II.—De las arribadas forzosas.

(Art. 807 es igual al art. 819 del Código Español, con excepción de las palabras "les convenga" en vez de "vieren convenirles" como en el Código Español, art. 819.
Art. 808 es igual al art. 820 del Código Español.
Art. 809 es igual al art. 821 del Código Español.
Art. 810 es ignal al art. 822 del Código Español.

Art. 811 es igual al art. 823 del Código Español.

Art. 812 es igual al art. 824 del Código Español, excepto en la referencia numeraria.

Art. 813 es igual al art. 825 del Código Español, con excepción de la referencia numeraria.)

Capítulo III.—De los abordajes.

(Art. 814 es igual al art. 826 del Código Español.
Art. 815 es igual al art. 827 del Código Español.
Art. 816 es igual al art. 828 del Código Español.
Art. 817 es igual al art. 829 del Código Español.
Art. 818 es igual al art. 830 del Código Español.
Art. 819 es igual al art. 831 del Código Español.
Art. 820 es igual al art. 832 del Código Español.
Art. 821 es igual al art. 833 del Código Español.
Art. 822 es igual al art. 834 del Código Español.
Art. 823 es igual al art. 835 del Código Español.
Art. 824 es igual al art. 836 del Código Español.
Art. 825 es igual al art. 837 del Código Español.
Art. 826 es igual al art. 838 del Código Español.
Art. 827 es igual al art. 839 del Código Español, con excepción de las palabras "Secretario de Estado" en vez de "Capitán general del departamento" como en el Código Español.)

Capítulo IV.—De los naufragios.

(Art. 828 es igual al art. 840 del Código Español.

Art. 829 es igual al art. 841 del Código Español, con excepción de las referencias numerarias.

Art. 830 es igual al art. 842 del Código Español.

Art. 831 es igual al art. 843 del Código Español, con excepción de la referencia numeral.

Art. 832 es igual al art. 844 del Código Español.

Art. 833 es igual al art. 845 del Código Español.)

Tìtulo V.—*De la justificaciòn y liquidación de las averías.*

Capítulo I.—Disposiciones comunes á toda clase de averías.

(Art. 834 es igual al art. 846 del Código Español.
Art. 835 es igual al art. 847 del Código Español.
Art. 836 es igual al art. 848 del Código Español.
Art. 837 es igual al art. 849 del Código Español.
Art. 838 es igual al art. 850 del Código Español.)

CAPÍTULO II.—DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS GRUESAS.

(Art. 839 es igual al art. 851 del Código Español.
Art. 840 es igual al art. 852 del Código Español.
Art. 841 es igual al art. 853 del Código Español.
Art. 842 es igual al art. 854 del Código Español.
Art. 843 es igual al art. 855 del Código Español.
Art. 844 es igual al art. 856 del Código Español.
Art. 845 es igual al art. 857 del Código Español, con excepción de la palabra "juez" que no está en el Código Hondureño.
Art. 846 es igual al art. 858 del Código Español.
Art. 847 es igual al art. 859 del Código Español.
Art. 848 es igual al art. 860 del Código Español.
Art. 849 es igual al art. 861 del Código Español.
Art. 850 es igual al art. 862 del Código Español.
Art. 851 es igual al art. 863 del Código Español.
Art. 852 es igual al art. 864 del Código Español.
Art. 853 es igual al art. 865 del Código Español.
Art. 854 es igual al art. 866 del Código Español.
Art. 855 es igual al art. 867 del Código Español.
Art. 856 es igual al art. 868 del Código Español.)

CAPÍTULO III.—DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS SIMPLES.

(Art. 857 es igual al art. 869 del Código Español, con excepción de referencias numerarias y la palabra "juez" que no está en el Código Hondureño.)

MÉXICO.

TÍTULO IV.—*De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.*

CAPÍTULO I.—DE LAS AVERÍAS.

(Art. 881 es igual al art. 806 del Código Español.
Art. 882 es igual al art. 807 del Código Español.
Art. 883 es igual al art. 808 del Código Español.
Art. 884 es igual al art. 809 del Código Español.
Art. 885 es igual al art. 810 del Código Español.
Art. 886 es igual al art. 811 del Código Español.
Art. 887 es igual al art. 812 del Código Español.
Art. 888 es igual al art. 813 del Código Español.
Art. 889 es igual al art. 814 del Código Español, con excepción de la palabra "ratificándola" en vez de "y de ratificarla luego con juramento," como dice en el art. 814 del Código Español.
Art. 890 es igual al art. 815 del Código Español.

Art. 891 es igual al art. 816 del Código Español, con excepción del núm. "686," que es "612" en el art. 816 del Código Español.

Art. 892 es igual al art. 817 del Código Español.

Art. 893 es igual al art. 818 del Código Español.)

CAPÍTULO II.—DE LAS ARRIBADAS FORZOSAS.

(Art. 894 es igual al art. 819 del Código Español.

Art. 895 es igual al art. 821 del Código Español, solamente en el párrafo 1°.

Art. 896 es igual al art. 820 del Código Español solamente en las cláusulas desde 1ª hasta 4ª inclusiva.

La arribada forzosa no se reputará legítima para los efectos del artículo anterior en los casos siguientes:

* * * * * * *

En estos casos serán responsables mancomunadamente el naviero y el capitán de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada.

Art. 897 es igual al art. 822 del Código Español, con excepción de la palabra "tribunal," que no está en el art. 897 del Código Mexicano, y la palabra "mexicano" que es "español" en el art. 822 del Código Español.

Art. 898 es igual al art. 823 del Código Español.

Art. 899 es igual al art. 824 del Código Español, con excepción de la palabra "tribunal," que no está en el art. 899 del Código Mexicano, y el núm. "698," que es "624" del Código Español.

Art. 900 es igual al art. 825 del Código Español, con excepción del núm. "894," que es "819" en el art. 825 del Código Español.)

CAPÍTULO III.—DE LOS ABORDAJES.

(Art. 901 es igual al art. 826 del Código Español.

Art. 902 es igual al art. 827 del Código Español.

Art. 903 es igual al art. 828 del Código Español.

Art. 904 es igual al art. 829 del Código Español.

Art. 905 es igual al art. 830 del Código Español.

Art. 906 es igual al art. 831 del Código Español.

Art. 907 es igual al art. 832 del Código Español.

Art. 908 es igual al art. 833 del Código Español.

Art. 909 es igual al art. 834 del Código Español.

Art. 910 es igual al art. 835 del Código Español.

Art. 911 es igual al art. 836 del Código Español.

Art. 912 es igual al art. 837 del Código Español, con la excepción de las palabras "este capítulo" en vez de "esta sección," como dice en el art. 837 del Código Español.

Art. 913 es igual al art. 838 del Código Español.)

Art. 914. Si el abordaje tuviere lugar entre buques mexicanos en aguas extranjeras, ó si verificándose en aguas libres los buques arribaren á puerto extranjero, el cónsul de México en aquel puerto instruirá la correspondiente averiguación del suceso, enviando el expediente al capitán del puerto mexicano más inmediato para su remisión á la autoridad competente.

Capítulo IV.—De los naufragios.

(Art. 915 es igual al art. 840 del Código Español.

Art. 916 es igual al art. 841 del Código Español, con excepción de las referencias numerales.

Art. 917 es igual al art. 842 del Código Español.

Art. 918 es igual al art. 843 del Código Español, con excepción del núm. "686," que es "612" en el art. 843 del Código Español.

Art. 919 es igual al art. 844 del Código Español.

Art. 920 es igual al art. 845 del Código Español, con excepción de las referencias numerales, y la palabra "tribunal," que no está en el art. 920.)

Título V.—*De la justificación y liquidación de las averías.*

Capítulo I.—Disposiciones comunes á toda clase de averías.

(Art. 921 es igual al art. 846 del Código Español.

Art. 922 es igual al art. 847 del Código Español, con excepción de la palabra "tribunal," que no está en dicho art. 922.

Art. 923 es igual al art. 848 del Código Español.

Art. 924 es igual al art. 849 del Código Español.

Art. 925 es igual al art. 850 del Código Español.)

Capítulo II.—De la liquidación de las averías gruesas.

(Art. 926 es igual al art. 851 del Código Español.

Art. 927 es igual al art. 852 del Código Español.

Art. 928 es igual al art. 853 del Código Español, con excepción de la palabra "tribunal," que no está en el art. 928.

Art. 929 es igual al art. 854 del Código Español.

Art. 930 es igual al art. 855 del Código Español.

Art. 931 es igual al art. 856 del Código Español.

Art. 932 es igual al art. 857 del Código Español, con la excepción de la palabra "tribunal," que no está en el Código Mexicano.

Art. 933 es igual al art. 858 del Código Español, con excepción de la referencia numeral.

Art. 934 es igual al art. 859 del Código Español.

Art. 935 es igual al art. 860 del Código Español.

Art. 936 es igual al art. 861 del Código Español.

Art. 937 es igual al art. 862 del Código Español.

Art. 938 es igual al art. 863 del Código Español.
Art. 939 es igual al art. 864 del Código Español.
Art. 940 es igual al art. 865 del Código Español, con excepción de la palabra "tribunal," que no está en dicho art. 940.
Art. 941 es igual al art. 866 del Código Español.
Art. 942 es igual al art. 867 del Código Español.
Art. 943 es igual al art. 868 del Código Español.)

CAPÍTULO III.—DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS SIMPLES.

(Art. 944 es igual al art. 869 del Código Español, con excepción de las referencias numerales.)

NICARAGUA.

TÍTULO IV.—*De los riesgos y daños del comercio marítimo.*

SECCIÓN PRIMERA.—DE LAS AVERÍAS.

ART. 493. Entiéndese por averías todos los gastos extraordinarios y eventuales que ocurrieren á la nave, ó al cargamento, ó á ambas cosas, y los daños que sufrieren durante el viaje. Se dividen en simples ó particulares, y gruesas ó comunes. Suele también darse el nombre de averías ordinarias, á los gastos menudos, como los de pilotaje, derechos de puerto, remolques y gastos de descarga, sin embargo de no ser estos extraordinarios ni eventuales; corriendo en consecuencia por cuenta del naviero fletante.

ART. 494. Las averías simples ó particulares, son:

1°. Los daños que sobrevengan al cargamento por vicio propio de las cosas, accidente de mar ó fuerza mayor y los gastos hechos para evitarlos;

2°. Los daños que sobrevengan en al casco del buque ó sus pertenencias por las mismas causas, y los gastos hechos para salvar ó exponer estos objetos;

3°. Los gastos de la tripulación de la nave detenida en cuarentena, ó por orden legítima, ó fuerza mayor, si el fletamento estuviere hecho por un tanto el viaje;

4°. Los gastos que haga la nave para arribar á un puerto, á fin de repararse ó aprovisionarse;

5°. El menor valor de los géneros que venda el capitán para el pago de la tripulación ú otra de las necesidades del buque;

6°. El daño que reciba el buque ó el cargamento por el choque con otro, siendo casual é inevitable;

7°. Cualquier perjuicio que resulte al cargamento por causa del capitán, salvo el derecho de ser indemnizado por éste ó el naviero;

8°. Cuantos gastos y perjuicios se causen al buque ó al cargamento, y no redunden en utilidad común á todos los interesados en el mismo

buque y su carga. Estas averías se soportarán por el propietario de la cosa que ocasionó el gasto ó recibió el daño.

Art. 495. Averías gruesas ó comunes son todos los daños y gastos que se causan deliberadamente para salvar el buque ó su cargamento de un riesgo efectivo. De esta naturaleza son:

1°. Lo que se pague por rescate de la nave apresada y su cargamento:

2°. Las cosas que se arrojan al mar para aligerar la nave, y el daño que esta operación se cause á las que se conserven;

3°. Los mástiles que de propósito se rompan, ó cables que se corten, ó abertura que se haga en el buque para preservarlo de zozobra ó naufragio;

4°. Los daños que á los efectos del cargamento se sigan de estas operaciones, y los gastos de alijo y transbordo:

5°. La curación y asistencia de los heridos ó estropeados en defensa de la nave, y los salarios que devengue y gastos que cause hasta ser restituído á su buque ó domicilio el que quede capturado por los enemigos ó piratas;

6°. El salario y sustento de la tripulación del buque fletado por meses, mientras permanezca embargado ó detenido por orden legítima ó fuerza mayor, ó para reparar los daños á que deliberadamente se hubiere expuesto en provecho común;

7°. El menor valor que resulte á los géneros vendidos en una arribada forzosa para reparar el buque del daño recibido por cualquier accidente clasificado como avería gruesa. Estas averías se soportarán por todos los interesados en la nave y cargamento, en proporción á sus valores.

Art. 496. Para resolver el capitán sobre los daños y gastos que han de pertenecer á la clase de averías comunes, debe oír á los oficiales de la nave y á los cargadores presentes ó á sus sobrecargos, siempre que no lo impida la urgencia del caso; sin cuya circunstancia, el que estando presente no fuere oído, queda exonerado de contribuír á la avería común. Si los cargadores se opusieren á las medidas que el capitán juzgue necesarias, éste procederá á ejecutarlas bajo su responsabilidad, quedando á salvo el derecho de los perjudicados, para deducirlo ante el tribunal correspondiente.

Art. 497. La resolución adoptada por el capitán para la avería común se extenderá en el libro de la nave, con expresión de las razones y voto en pro y en contra, verificándolo, si no fuere posible antes de la ejecución de lo resuelto, inmediatamente después. El capitán dará copia de esta acta al Tribunal de Comercio del primer puerto donde arribe, jurando su contenido.

Art. 498. Cuando se haya de arrojar al mar alguna parte del cargamento, se comenzará por las cosas más pesadas y de menos valor; y en las de igual clase serán arrojadas primero las que se hallen en

el primer puente, siguiendo el orden que determine el capitán con acuerdo de los oficiales de la nave. Existiendo alguna parte del cargamento sobre el combés de la nave, será ésta lo primero que se arroje al mar.

Art. 499. Á continuación del acta que contenga la deliberación de arrojar al mar la parte del cargamento que se haya graduado necesaria, se anotará cuales han sido los efectos arrojados; y si algunos de los conservados hubieren recibido daño por consecuencia directa de la echazón, se hará también mención de ellos.

Art. 500. Si la nave se perdiere, no obstante la echazón de una parte de su cargamento, cesa la obligación de contribuír á la avería gruesa, estimándose los daños y perjuicios como averías simples.

Art. 501. Cuando después de haberse salvado la nave del riesgo que dió lugar á la avería gruesa, pereciere por otro accidente ocurrido en el progreso de su viaje, subsistirá la obligación de contribuír á la avería común los efectos salvados del primer riesgo, que se hubieren conservado, después de perdida la nave, según el valor que les corresponda, atendido su estado, y con deducción de los gastos hechos para salvarlos.

Art. 502. La justificación de las pérdidas y gastos que constituyan la avería común, y su reconocimiento y liquidación por peritos, se ejecutarán en el puerto de la descarga á solicitud del capitán, con audiencia de los interesados presentes ó de sus consignatarios.

Art. 503. Las mercaderías perdidas se estimarán según el precio corriente en el lugar de la descarga, constando sus especies y calidades por el conocimiento; pero si de éste no resultaren, se estará por el precio de factura y costos. El buque y sus pertenencias se apreciarán por el valor que hayan tenido al tiempo de la avería.

Art. 504. No entran en el cómputo de la avería común los efectos que no vayan bajo los debidos conocimientos, ni los cargados sobre el combés de la nave; pero unos y otros están sujetos á la contribución de la avería, si se salvan. Tampoco entran en dicho cómputo las mercaderías arrojadas al mar y recobradas después, sino en lo que hayan desmerecido, y los gastos de recobrarlas.

Art. 505. Es avería común la que sobrevenga á los efectos transbordados para aligerar el buque, por causa de tempestad, ó para facilitar su entrada al puerto.

Art. 506. No contribuyen á la avería gruesa las municiones de guerra y de boca, y objetos de uso personal de los marinos ó pasajeros. Los efectos arrojados no deben contribuír al pago de averías que ocurran después, en riesgo diferente.

Art. 507. El capitán hará el repartimiento de lo que corresponda á cada interesado con arreglo á la calificación y liquidación de la avería; y si los contribuyentes no satisfacen sus respectivas cuotas dentro de tercero día, solicitará que se proceda á hacerlas efectivas

sobre los efectos salvados, cuya entrega podrá diferir hasta el pago de la contribución, si el interesado no afianza su valor.

Art. 508. Para que sea admisible la demanda de averías, es necesario que el importe de éstas sea superior á la centésima parte del valor común de la nave y su cargamento.

Art. 509. Las disposiciones de este título no impiden que las partes, apartándose de ellas, hagan los convenios que tengan á bien sobre la responsabilidad, liquidación y pago de las averías.

Art. 510. Si para cortar un incendio en algún puerto se echase á pique un buque para salvar los demás, se considerará esta pérdida como avería común, á que contribuirán éstos.[a]

Sección 2.—De las arribadas forzosas.

Art. 511. Son justas causas de arribada á distinto punto del prefijado para el viaje de la nave: la falta de víveres, el temor fundado de enemigos ó piratas, y cualquier accidente en el buque, que lo inhabilite para continuar la navegación.

Art. 512. El motivo de la arribada se examinará en junta de los oficiales de la nave, y se ejecutará lo que resuelva la mayoría, valiendo por dos el voto del capitán. Asistirán también, pero sin voto, los interesados en el cargamento que se hallen presentes, para que hagan las reclamaciones y protestas que á bien tengan, y todo se sentará por acta en el libro correspondiente.

Art. 513. Los gastos de la arribada forzosa serán de cuenta del naviero ó fletante; pero éstos no son responsables de los perjuicios que se sigan á los cargadores, con tal que aquélla sea legítima.

Art. 514. No es legítima la arribada, y el naviero y capitán responden solidariamente de sus resultas, siempre que proceda de dolo, negligencia ó imprevisión culpable de alguno de ellos en el aprovisionamiento y equipo de la nave.

Art. 515. Sólo se procederá á la descarga en arribada forzosa, cuando sea indispensable para separar el buque ó evitar avería en el cargamento, y se efectuará con autorización del cónsul de la República, ó en su defecto, del Tribunal de Comercio. El capitán responde de la conservación de los objetos descargados, fuera de los accidentes de fuerza mayor.

Art. 516. Econtrándose en el puerto de la arribada que el cargamento ha padecido avería, el capitán manifestará el suceso al tribunal de comercio dentro de veinte y cuatro horas, á fin de que haga practicar un reconocimiento por peritos, y resuelva sobre su reembarque, ó lo que estime más útil á los intereses del cargador, todo en el caso de que éste ó su legítimo representante no se halle presente para disponer lo que le parezca mejor:

[a] Este artículo es parecido al art. 818 del Código Español.

ART. 517. El tribunal de comercio podrá ordenar la venta, en pública subasta, de la parte de los efectos averiados necesaria para cubrir los gastos que exija la conservación de lo restante, cuando el capitán no pueda obtener los fondos precisos por préstamos á la gruesa, ú otros medios.

ART. 518. No pudiendo conservarse los géneros averiados sin riesgo de perderse, mientras el cargador trasmite sus disposiciones, se decretará la venta del todo con las formalidades dichas en el artículo anterior; y deducidos los fletes y los gastos, el importe será puesto en seguro depósito.

ART. 519. Tan luego que cese el motivo de la arribada forzosa, debe el capitán continuar su viaje, y es responsable de los perjuicios de una demora voluntaria. Si la arribada se hizo por temor de enemigos ó piratas, la salida se deliberará y resolverá con las mismas formalidades prescritas para todas las arribadas.

SECCIÓN 3.—DE LOS NAUFRAGIOS.

ART. 520. Encallando ó naufragando la nave, sus dueños y los cargadores sufrirán las pérdidas de sus respectivas propiedades; salvo el derecho de repetir contra quien haya lugar.

ART. 521. Los efectos salvados del naufragio están afectos de toda preferencia á los gastos impendidos para salvarlos, cuyo importe satisfarán los dueños antes de recibir aquéllos.

ART. 522. Cuando naufrague una nave que va con otras en convoy ó en conserva, se repartirá su carga entre los demás buques; y será responsable el capitán que rehuse dar el auxilio proporcional, sin justa causa. No siendo posible trasbordar todo el cargamento se salvará lo de mayor valor y menos volumen, por acuerdo del capitán con los oficiales de la nave.

ART. 523. El capitán que recogió los efectos naufragados, continuará su rumbo al puerto de su destino, en donde los depositará con intervención judicial. Cuando sin dejar de seguir el mismo viaje, sea fácil descargar dichos efectos en el puerto de su consignación, el capitán podrá hacerlo á expensas del dueño de ellos, si lo consienten los cargadores ó sobrecargos que se hallen presentes, y no hay riesgo fundado en el arribo.

ART. 524. No pudiendo conservarse los efectos naufragados por su estado de avería, ó si trascurrido un año, no pudiere descubrirse su legítimo dueño, el tribunal de comercio los venderá en pública subasta y depositará su producto, deducidos los gastos. También podrá vender, fuera de estos casos, y con la misma formalidad, la parte necesaria para satisfacer los fletes y gastos al capitán que los salvó del naufragio.

TÍTULO V.—*De la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo.*[a]

ART. 525. La obligación personal por valores suministrados para construír, reparar ó pertrechar las naves, ó por préstamo á la gruesa, ó seguro, se prescriben por cinco años, contados desde la entrega; pero la que procede de vituallas destinadas al aprovisionamiento, y la acción de los artesanos por obras hechas á la misma nave, se prescriben por un año, siempre que ésta hubiere estado fondeada por quince días á lo menos en el puerto donde se contrajo la deuda.

ART. 526. La acción por daños causados en el cargamento se prescribe por un ano, siempre que en las veinticuatro horas siguientes á su entrega se formalice protesta auténtica notificada al capitán en persona, ó por cédula, sin lo cual la acción queda extinguida en e trascurso de dichas horas.

ART. 527. La acción por el cobro de fletes, ó contribución de averías comunes, se prescribe á los seis meses después de entregados los efectos; y queda insubsistente, si en las veinticuatro horas siguientes á la entrega no se formaliza y notifica protesta auténtica de no haberse verificado el pago.

PERÚ.

SECCIÓN IV.—*De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.*

TÍTULO I.—DE LAS AVERÍAS.

(Arts. 819, 820, 821 son iguales á los arts. 806, 807, 808 del Código Español.

Art. 822 es igual al art. 809 del Código Español.

Art. 823 es igual al art. 810 del Código Español.

Art. 824 es igual al art. 811 del Código Español.

Arts. 825, 826 son iguales á los arts. 812, 813 del Código Español.

Arts. 827, 828 son iguales á los arts. 814, 815 del Código Español.

Art. 829 es igual al art. 816 del Código Español, con excepción del núm. "625" que es "612" en el art. 816 del Código Español.

Art. 830 es igual al art. 817 del Código Español.

Art. 831 es igual al art. 818 del Código Español.)

TÍTULO II.—DE LAS ARRIBADAS FORZOSAS.

(Arts. 832 y 833 son iguales á los arts. 819 y 820 del Código Español.

Art. 834 es igual al art. 821 del Código Español.

Art. 835 es igual al art. 822 del Código Español, con excepción de la palabra "peruano," que es "español" en art. 822 del Código Español.

Art. 836 es igual al art. 823 del Código Español.

---

[a] Véanse los arts. 375, 942–954, 781–788, 793–798 del Código Español.

Art. 837 es igual al art. 824 del Código Español, con excepción del núm. "637," que es "624" en dicho art. 824.

Art. 838 es igual al art. 825 del Código Español, con excepción del núm "832," que es "819," en dicho art. 825.)

TÍTULO III.—DE LOS ABORDAJES.

(Art. 839 es igual al art. 826 del Código Español.

Art. 840 es igual al art. 827 del Código Español.

Arts. 841, 842, 843, 844, 845, 846 y 847 son iguales á los arts. 828, 829, 830, 831, 832, 833 y 834 del Código Español.

Art. 848 es igual al art. 835 del Código Español, con excepción de las palabras "Peru" y "peruano," que son "España" en dicho art. 835.

Arts. 849, 850, 851 son iguales á los arts. 836, 837, 838 del Código Español.

Art. 852 es igual al art. 839 del Código Español, con excepción de la palabra "peruano" que es "España" en dicho art. 839.)

TÍTULO IV.—DE LOS NAUFRAGIOS.

(Art. 853 es igual al art. 840 del Código Español.

Art. 854 es igual al art. 841 del Código Español, con excepción de los núms. "623, 625, 627 y 634," que son en el Código Español "610, 612, 614 y 621."

Art. 855 es igual al art. 842 del Código Español.

Art. 856 es igual al art. 842 del Código Español, con excepción del núm. "625," que es "612" en el art. 843 del Código Español.

Art. 857 es igual al art. 844 del Código Español.

Art. 858 es igual al art. 845 del Código Español, con excepción del núm. "592," que es "579" en el referido art. 845.)

SECCIÓN V.—*De la justificación y liquidación de las averías.*

TÍTULO I.—DISPOSICIONES COMUNES Á TODA CLASE DE AVERÍAS.

(Art. 859 es igual al art. 846 del Código Español con la excepción de las palabras "peruano" y "Peru," que son en el Código Español, art. 846, "español" y "España."

Art. 860 es igual al art. 847 del Código Español.

Art. 861 es igual al art. 848 del Código Español.

Art. 862 es igual al art. 849 del Código Español.

Art. 863 es igual al art. 850 del Código Español.)

TÍTULO II.—DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS GRUESA.

(Art. 864 es igual al art. 851 del Código Español, con excepción de la palabra "Peru," que es "España" en el dicho art. 851).

Art. 865 es igual al art. 852 del Código Español.

Art. 866 es igual al art. 853 del Código Español.

Art. 867 es igual al art. 854 del Código Español.

Art. 868 es igual al art. 855 del Código Español.
Art. 869 es igual al art. 856 del Código Español.
Art. 870 es igual al art. 857 del Código Español.
Art. 871 es igual al art. 858 del Código Español, con excepción del No. "867," que es "854" en el art. 858 del Código Español.
Arts. 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879 son iguales á los arts. 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, y 866 del Código Español.
Art. 880 es igual al art. 867 del Código Español, con excepción de la palabra "efectuar," que es "verificar" en el art. 867 del Código Español.
Art. 881 es literalmente igual al art. 868 del Código Español.)

Título III.—De la liquidación de las averías simples.

(Art. 882 es igual al art. 869 del Código Español, con excepción de núm "866" y "867," que son en art. 869 del Código Español "853" y "854.")

SALVADOR.

Título IV.—*De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.*

Capítulo I.—De las averías.

(Art. 706 es igual al art. 806 del Código Español.
Art. 707 es igual al art. 807 del Código Español.
Art. 708 es igual al 808 del Código Español.
Art. 709 es igual al art. 809 del Código Español.
Art. 710 es igual al art. 810 del Código Español.
Art. 711 es igual al art. 811 del Código Español.
Art. 712 es igual al art. 812 del Código Español.
Art. 713 es igual al art. 813 del Código Español.
Art. 714 es igual al art. 814 del Código Español.
Art. 715 es igual al art. 815 del Código Español.
Art. 716 es igual al art. 816 del Código Español.
Art. 717 es igual al art. 817 del Código Español.
Art. 718 es igual al art. 818 del Código Español.)

Capítulo II.—De las arribadas forzosas.

(Art. 719 es igual al art. 819 del Código Español.
Art. 720 es igual al art. 820 del Código Español.
Art. 708, es iguel al 808 del Codigo Español.
Art. 721 es igual al art. 821 del Código Español.
Art. 722 es igual al art. 822 del Código Español, con excepción de la palabra "salvadoreño" en vez de "español."
Art. 723 es igual al art. 823 del Código Español.
Art. 724 es igual al art. 824 del Código Español.
Art. 725 es igual al art. 825 del Código Español.)

CAPÍTULO III.—DE LOS ABORDAJES.

(Art. 726 es igual al art. 826 del Código Español.
Art. 727 es igual al art. 827 del Código Español.
Art. 728 es igual al art. 828 del Código Español.
Art. 729 es igual al art. 829 del Código Español.
Art. 730 es igual al art. 830 del Código Español.
Art. 731 es igual al art. 831 del Código Español.
Art. 732 es igual al art. 832 del Código Español.
Art. 733 es igual al art. 833 del Código Español.
Art. 734 es igual al art. 834 del Código Español.
Art. 735 es igual al art. 835 del Código Español, con excepción de las palabras "El Salvador" en vez de "España."
Art. 736 es igual al art. 836 del Código Español.
Art. 737 es igual al art. 837 del Código Español.
Art. 738 es igual al art. 838 del Código Español.
Art. 739 es igual al art. 839 del Código Español, con excepción de las palabras "El Salvador" y "la Secretaría de Estado" en vez de "España" y "capitán general del departamento más inmediato.")

CAPÍTULO IV.—DE LOS NAUFRAGIOS.

(Art. 740 es igual al art. 840 del Código Español.
Art. 741 es igual al art. 841 del Código Español.
Art. 742 es igual al art. 842 del Código Español.
Art. 743 es igual al art. 843 del Código Español.
Art. 744 es igual al art. 844 del Código Español.
Art. 745 es igual al art. 845 del Código Español.)

TÍTULO V.—*De la justificación y liquidación de las averías.*

CAPÍTULO I.—DISPOSICIONES COMUNES Á TODA CLASE DE AVERÍAS.

(Art. 746 es igual al art. 846 del Código Español, con excepción de las palabras "Salvador" y "salvadoreño" en vez de "España" y "Español."
Art. 747 es igual al art. 847 del Código Español.
Art. 748 es igual al art. 848 del Código Español.
Art. 749 es igual al art. 849 del Código Español.
Art. 750 es igual al art. 850 del Código Español.)

CAPÍTULO II.—DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS GRUESAS.

(Art. 751 es igual al art. 851 del Código Español, con excepción de la palabra "El Salvador" en vez de "España."
Art. 752 es igual al art. 852 del Código Español.
Art. 753 es igual al art. 853 del Código Español.
Art. 754 es igual al art. 854 del Código Español.
Art. 755 es igual al art. 855 del Código Español.

Art. 756 es igual al art. 856 del Código Español.
Art. 757 es igual al art. 857 del Código Español.
Art. 758 es igual al art. 858 del Código Español.
Art. 759 es igual al art. 859 del Código Español.
Art. 760 es igual al art. 860 del Código Español.
Art. 761 es igual al art. 861 del Código Español.
Art. 762 es igual al art. 862 del Código Español.
Art. 763 es igual al art. 863 del Código Español.
Art. 764 es igual al art. 864 del Código Español.
Art. 765 es igual al art. 865 del Código Español.
Art. 766 es igual al art. 866 del Código Español.
Art. 767 es igual al art. 867 del Código Español.
Art. 768 es igual al art. 868 del Código Español.)

Capítulo III.—De la liquidación de las averías simples.

(Art. 769 es igual al art. 869 del Código Español.)

SANTO DOMINGO.

Título XI.—*De las averías.*

Art. 397. Cualesquier desembolsos extraordinarios hechos para la nave y las mercancías, conjunta ó separadamente; cualquier daño que suceda á la nave y á las mercancías, desde su carga y partida, hasta su regreso y descarga, se reputan averías.

Art. 398. Á falta de convenios especiales entre todas las partes, las averías se regularán conforme á las disposiciones siguientes.

Art. 399. Las averías son de dos clases: averías gruesas ó comunes, y averías simples ó particulares.

Art. 400. Son averías comunes: 1ª, las cosas dadas por ajuste y á título de rescate de la nave y de las mercancías; 2ª, las arrojadas al mar; 3ª, los cables ó mástiles rotos ó cortados; 4ª, las anclas y demás efectos abandonados para el salvamento común; 5ª, los daños ocasionados por la echazón á las mercancías que quedan en la nave; 6ª, la curación y alimento de los marineros heridos defendiendo la nave; los salarios y alimento de los marineros durante el embargo, cuando el buque es detenido en viaje por orden de alguna Potencia, y durante las reparaciones de los daños voluntariamente sufridos para el salvamento común, si la nave ha sido fletada al mes; 7ª, los gastos de descarga para alijar la nave y entrar en una abra ó en un río, cuando la nave se vea precisada á hacerlo por tempestad ó por persecución de enemigos; 8ª, los gastos hechos para poner nuevamente á flote la nave encallada; con el designio de evitar la pérdida total ó el apresamiento; y en general, los daños sufridos voluntariamente, y los

desembolsos hechos, conforme á acuerdos motivados, en beneficio y para el salvamento común del buque y de las mercancías, desde su carga y partida hasta su regreso y descarga.

Art. 401. Las averías comunes las deberán sufrir las mercancías y la mitad de la embarcación y del flete, á prorrata del valor.

Art. 402. El precio de las mercancías se establecerá por su valor en el lugar de la descarga.

Art. 403. Son averías particulares: 1ª, el daño sucedido á las mercancías por su vicio propio, por tempestad, apresamiento, naufragio ó encalladura; 2ª, los gastos hechos para salvarlas; 3ª, la pérdida de los cables, anclas, velas, mástiles, y cordajes, causada por tempestad ú otro accidente de mar; los desembolsos que resulten de cualesquiera arribadas ocasionadas, sea por la pérdida fortuita de dichos objetos, sea por la necesidad de abastecimiento, sea por alguna vía de agua que haya que reparar; 4ª, la manutención y salarios de los marineros durante el embargo, cuando la nave es detenida en viaje por orden de una Potencia, y durante las reparaciones que hay que hacer en ella, si la nave está fletada por viaje; 5ª, la manutención y salarios de los marineros durante la cuarentena, y la nave esté fletada por viaje, ya al mes; y en general, los desembolsos hechos y el daño sufrido en beneficio de la sola nave, ó de las solas mercancías, desde su carga y partida hasta su regreso y descarga.

Art. 404. Las averías particulares habrá de sufrirlas y pagarlas el dueño de la cosa que haya experimentado el daño ú ocasionado el desembolso.

Art. 405. Los daños sucedidos á las mercancías, por falta del capitán en no haber cerrado bien las escotillas, amarrado el buque, provístole de buenos guindastes, y por cualesquier otros accidentes provenientes de la negligencia del capitán ó de la tripulación, son igualmente averías particulares, que sufrirá el dueño de las mercancías; pero quedándole su recurso por ellas contra el capitán, la nave y el flete.

Art. 406. Los practicajes, remolques y pilotajes para entrar en las radas, ó para salir de ellas; y los derechos de licencia, visitas, manifiestos, toneladas, valizas, anclajes y otros derechos de navegación ó puerto, no son averías, sino solo simples gastos á cargo de la nave.

Art. 407. En caso de abordaje de buques, si el suceso hubiere sido puramente fortuito, el daño será sufrido, sin derecho á repetición, por la nave que le ha experimentado. Si el abordaje hubiere sucedido por falta de alguno de los capitanes, el daño será pagado por aquél que lo haya causado. Si hubiere duda en las causas del abordaje, el daño será sufrido á expensas comunes, y en proporciones iguales, por las naves que le hayan causado y sufrido. En estos dos últimos casos la estimación del daño se hará por peritos.

ART. 408. No habrá lugar á demanda de averías, si la avería común no excediere de uno por ciento del valor reunido de la nave y de las mercancías, y si la avería particular no excediere tampoco de uno por ciento del valor de la cosa averiada.

ART. 409. La cláusula "libre de averías" liberta á los aseguradores de toda especie de averías, sean comunes, sean particulares, excepto en los casos en que haya lugar al abandono; y, en esos casos, los asegurados tendrán opción entre el abandono y el ejercicio de la acción de avería.

TÍTULO XII.—*De la echazón y de la contribución.*[a]

ART. 410. Si por tempestad ó por caza de enemigos, el capitán se creyere obligado, para salvar la nave, á echar al mar una parte del cargamento, á cortar los mástiles ó abandonar las anclas, pedirá su dictamen á los interesados en el cargamento que se hallen en el buque, y á los principales de la tripulación. Si hubiere diversidad de dictámenes, se seguirá el del capitán y de los principales de la tripulación.

ART. 411. Las cosas menos necesarias, las más pesadas y de menor precio, se echarán las primeras; y en seguida las mercancías del primer puente, á elección del capitán y con dictamen de los principales de la tripulación.

ART. 412. El capitán está obligado á extender por escrito el acuerdo, tan luego como tenga medios de hacerlo. El acuerdo expresará: los motivos de haberse resuelto la echazón; los efectos echados ó dañados; contendrá la firma de los deliberantes, ó los motivos de su negativa á firmar; se copiará en el registro de á bordo.

ART. 413. En el primer puerto á que arribe la nave, el capitán estará obligado, dentro de las veinte y cuatro horas de su arribo, á afirmar los hechos contenidos en el acuerdo transcrito en el registro.

ART. 414. El estado de las pérdidas y daños se hará en el lugar de la descarga de la nave, á instancia del capitán y por peritos. Los peritos serán nombrados por el tribunal de comercio, si la descarga se hace en un puerto dominicano. En los lugares en que no haya tribunal de comercio, los expertos serán nombrados por el alcalde. Si la descarga se hace en un puerto extranjero, los nombrará el consul dominicano, y, á falta de éste, el magistrado del lugar. Los peritos prestarán juramento antes de comenzar la operación.

ART. 415. Las mercancías arrojadas se estimarán según el precio corriente en el lugar de la descarga; su calidad se comprobará con la exhibición de los conocimientos y de las facturas, si las hubiere.

ART. 416. Los peritos nombrados en virtud del artículo anterior harán la repartición de las pérdidas y daños. La repartición será ejecutiva, una vez aprobada por el tribunal. En los puertos extran-

[a] Véanse los arts. 755, 811, 814 á 816, 856, 860 y 861 del Código Español.

jeros la repartición será ejecutiva, aprobada que sea por el cónsul dominicano, ó, á falta de éste, por cualquier otro tribunal competente de los mismos lugares.

Art. 417. La repartición para el pago de las pérdidas y daños se hará sobre los efectos arrojados y salvados, y sobre la mitad del buque y del flete, en proporción de su valor en el lugar de la descarga.

Art. 418. Si la calidad de las mercancías hubiere sido disfrazada en el conocimiento, y se hallare que son de mucho mejor valor, contribuirán conforme á su estimación, si se hubieren salvado; se pagarán según la calidad designada en el conocimiento, si se hubieren perdido; si las mercancías declaradas fueren de calidad inferior á la que indica el conocimiento, contribuirán según la calidad indicada en el conocimiento, si se salvaren; las mercancías se pagarán conforme á su valor, si se hubieren arrojado ó estuvieren averiadas.

Art. 419. Las municiones de guerra y de boca, y los vestidos y demás ropas de uso ordinario de la tripulación, no contribuirán á la echazón; el valor de los que hayan sido arrojados se pagará por contribución sobre todos los demás efectos.

Art. 420. Los efectos de que no hubiere conocimiento ó declaración del capitán no se pagarán si fueren arrojados, pero contribuirán si se salvaren.

Art. 421. Los efectos cargados sobre el combés de la nave, contribuirán si se salvaren. Si se arrojaren ó se dañaren, por causa de la echazón, no es admisible la demanda del propietario para que se le abonen por contribución; sólo podrá recurrir contra el capitán.

Art. 422. No habrá lugar á contribución con motivo del daño sucedido á la nave, sino en el caso de que el daño haya sido hecho para facilitar la echazón.

Art. 423. Si la echazón no salvare la nave, no habrá lugar á ninguna contribución. Las mercancías salvadas no estarán obligadas al pago ni á la indemnización de las que hayan sido arrojadas ó averiadas.

Art. 424. Si la echazón salvare la nave, y si la nave, continuando su derrota, llega á perderse, los efectos salvados contribuirán á la echazón, conforme á su valor, en el estado en que se hallen, deducidos los gastos de salvamento.

Art. 425. Los efectos arrojados no contribuirán, en ningún caso, al pago de los daños sucedidos, después de la echazón, á las mercancías salvadas. Las mercancías no contribuirán al pago de la nave perdida, ó reducida al estado de no poder navegar.

Art. 426. Si, en virtud de un acuerdo, se barrenare la nave para extraer las mercancías, éstas contribuirán á la reparación del daño causado á la nave.

Art. 427. En caso de pérdida de las mercancías, puestas en barcas para alijar la nave que entra en un puerto ó en un río, la repartición

se hará sobre el buque y su cargamento por entero. Si la nave pereciere con el resto del cargamento, no se hará ninguna repartición sobre las mercancías puestas en las lanchas, aunque lleguen á buen puerto.

ART. 428. En todos los casos arriba expresados, el capitán y la tripulación tendrán privilegio sobre las mercancías ó las cantidades provenientes de ellas, por el importe de la contribución.

ART. 429. Si después de la repartición los efectos arrojados fueren recobrados por los propietarios, estarán éstos obligados á volver al capitán y á los interesados lo que hayan recibido en la contribución, deducidos los daños causados por la echazón y los gastos de recobro.

UNITED STATES (LOS ESTADOS UNIDOS DE LA AMÉRICA DEL NORTE).

[Véanse los arts. 806 á 845 del Código Español.]

DOCTRINA ESTABLECIDA POR SENTENCIAS DE VARIOS TRIBUNALES DE LOS ESTADOS UNIDOS.

Doctrina (*avería gruesa ó común*).—La avería gruesa es un contrato celebrado por los dueños del buque, de la carga y del flete para responder de las pérdidas ocurridas, en beneficio de todos. Avería parcial ó particular sólo significa pérdida parcial. La doctrina de la contribución en la avería gruesa ó general está fundada en los principios de equidad y la justicia natural. Para que haya avería gruesa tres cosas son necesarias: Primero, peligro común inminente y aparentemente inevitable; segundo, sacrificio voluntario para evitarlo, y, tercero, éxito en la aventura. La propiedad salvada y la sacrificada deben estar expuestas á un peligro común. Debe ocurrir un peligro común del cual participen el buque, la carga y la tripulación; debe ser inminente y aparentemente inevitable, á menos de incurrir voluntariamente en la pérdida de una parte, para salvar el resto. Mientras mayor sea el peligro y más inminente, mayor será el peso de la reclamación de la contribución, cuando el sacrificio fué voluntario y contribuyó á salvar del peligro intereses reunidos. El capitán puede escojer otro peligro menor recobrar en avería gruesa del cargo que se salvó. Como en el caso de decidirse á entrar en una bahía sin práctico, cuando el peligro fuera es mayor que el de entrar á la bahía. En caso de urgencia, á falta de pruebas en contrario, se presume que el capitán tomó concienzudamente la resolución. El dueño de un buque no tiene derecho á exigir contribución por las averías sufridas ó por los gastos incurridos por los peligros del mar si el buque no estaba en buenas condiciones de navegar cuando salió del puerto. La cuestión de contribución no depende de la extensión de la avería.

El sacrificio debe ser voluntario.—El peligro común debe existir, y el sacrificio de una parte debe ser voluntario. Debe haber intención, propósito deliberado de sacrificar la cosa, en todo caso, ó por lo menos ponerla de modo que se incurra en el peligro de destrucción eventual. Lo que haga el capitán en caso de peligro para la conservación del todo, como derribar mástiles ó cortar jarcias ó botar mercaderías al mar para aligerar el buque, corresponde á avería gruesa; pero el corte de cables para evitar un choque que se teme no es caso de avería gruesa. La consulta entre el capitán, la oficialidad y la tripulación, aunque es propia en ciertos casos, no es necesario que preceda al sacrificio voluntario. Cuando el buque y la carga pertenecen á la misma persona, el sacrificio voluntario de parte del buque recae sobre la embarcación y la carga, como si fueran propiedad de distintas personas. Cuando el viaje se abandona por necesidad, no es caso de avería gruesa. Tampoco la pérdida por un choque accidental de dos buques, sin que la culpa recaiga en uno ó en otro, es caso de avería gruesa.

El esfuerzo por salvar debe tener éxito.—Es la seguridad de la propiedad y no del viaje lo que constituye la base de la avería gruesa; porque cuando nada se ha salvado no puede haber contribución en ningún caso, ni tampoco si al tiempo de hacer el sacrificio no había posibilidad de salvar la carga. La avería gruesa sólo procede cuando el sacrificio en beneficio común ha servido para alcanzar el objeto propuesto. Es la salvación de un peligro inmediato y amenazante, por medio de un sacrificio común lo que constituye la esencia de la reclamación. La tentativa de evitar el peligro debe tener resultados prácticos hasta cierto punto; alguna ventaja definitiva debe haber resultado de ello, y la conservación definitiva debe tener efecto; el sacrificio de la parte debe contribuír al salvamento del todo. Cuando la pérdida no contribuyó á la conservación de las mercaderías salvadas, no es caso de avería gruesa, lo mismo que cuando después de salvadas las mercaderías por haberlas desembarcado, el buque fué capturado después.

Averías del buque.—Los daños causados á las curvas y la armazón del buque por haberse hinchado las mercaderías á causa del agua que entró al practicar aberturas son objeto de avería gruesa. También la pérdida del bote cortado del pescante de popa, la pérdida de velas y berlingas á causa del mal tiempo para evitar la playa á sotavento ó escapar del enemigo ó de piratas. El corte de los mástiles y aparejos y la avería causada á las amuradas por haber cortado mástiles y berlingas son objeto de avería gruesa. Cuando el buque arrastraba el ancla hacia la playa y el capitán cortó el mástil para impedir que la corriente se llevara el buque, con lo cual el buque dió fondo, pero después de una hora volvió á ser arrastrado por la corriente y naufragó, la carga salvada no es responsable por avería gruesa. Cuando

los mástiles, las berlingas, el aparejo y las velas fueron llevados por el mal tiempo, colgaban fuera del buque y fueron cortados para conservar el buque y la carga, la contribución debe ser proporcionada al valor de estos artículos, únicamente cuando colgaban á los costados del buque. Cuando los amurados, puntales de cubierta, mamparos y las cubiertas de un buque son arrancados con el objeto de salvar las mercaderías, se consideran objeto de avería gruesa. Cuando el capitán cortó el cable del ancla del ayuste y con él amarró el buque al muelle que estaba en peligro de ser arrastrado por la furia de la tempestad, éste es un caso de avería gruesa. El derecho de contribución no se extiende más allá de aquéllos que voluntariamente entraron en un viaje ó empresa común, así, pues, no hay derecho de reclamar contra un buque que ha cortado un cable para evitar un choque. Las averías provenientes de la defensa de un buque contra el enemigo común no es objeto de reclamación de contribución. Tampoco lo es la avería causada á los buques para apoyar la combustión espontánea de una parte de la carga.

Varada voluntaria.—La varada voluntaria de un buque para evitar ser capturado, irse á pique, ó naufragar, es un caso de avería gruesa ó general. Aun cuando el buque se hubiera pérdido completamente, si la varada hubiere sido voluntaria y con el ánimo de salvarlo todo y soló se salvare la carga, éste es un caso de avería gruesa, por lo que respecta á la propiedad salvada. Si el acto voluntario del capitán y de la tripulación es la ocasión derecta, el motivo eficiente y la causa de la varada, la pérdida es de avería gruesa ó general.

Avería ó pérdida de la carga.—La pérdida ó avería de la carga causada por el agua que se echó para apoyar un incendio, ó que entró por los barrenos practicados con el mismo objeto, es materia de avería gruesa. La avería causada á las mercaderías por el agua que inevitablemente entra por las escotillas abiertas ó cualquier otra apertura practicada en caso de echazón contribuye á la avería general.

Pérdidas por echazón.—Son más frecuentes las controversias en los casos en que se hizo el sacrificio por echazón de parte de la carga, que en otros casos de desastre. La echazón es permitida sólo en el caso de extrema necesidad. Cuando las malas condiciones marineras del buque, cuando salió en viaje, causaron, ó contribuyeron á producir la necesidad de apelar á la echazón, el buque es responsable por todo el valor de las mercaderías botadas al agua. Cuando se bota al agua parte de la carga, se puede exigir contribución de los dueños del buque y de la carga salvada, lo mismo que en el caso de echazón para escapar ser capturado.

Comercio ilegal.—Detención inevitable en un puerto hostil al cual se entro por una necesidad irresistible no afecta el carácter del viaje.

Malas condiciones marineras.—La gotera ó vía de agua es prueba de malas condiciones marineras, y la tentativa de continuar el viaje hace al conductor responsable por pérdida de la carga.

Prorrata del flete.—Cuando el viaje se interrumpe por un peligro del mar, ni el embarcador, ni el fletador son en términos generales responsables al dueño más allá del tiempo cuando ocurrió el peligro, pero esta regla está sujeta á modificaciones. Si parte de la carga se perdiere el dueño puede recobrar flete prorrata si el resto llega á poder del embarcador, fundándose en el principio de *quantum meruit.*

Excepciones (en los conocimientos).—"Peligros de los mares," "peligros del mar" y "peligros de la navegación," "incidentes á la navegación del río," son términos equivalentes. El término "peligros del mar" debe entenderse que comprende únicamente las pérdidas de naturaleza extraordinaria, ó provenientes de fuerza irresistible ó poder contra los cuales no se puede resguardar por medio de la pericia ó prudencia humanas; igual cosa es aplicable á los peligros de la navegación. Cuando se emplean las palabras "accidentes del mar," debe demostrarse que el accidente no ocurrió por culpa del dueño. El conductor común no está excusado de todos los accidentes inevitables, sino únicamente de los producidos por fuerza mayor (act of God), y sin que medie acción ú omisión del capitán ó de la tripulación. La pérdida que se pudo evitar por medio de la previsión y la prudencia no se puede atribuír á "los peligros del mar." La pérdida debe provenir de alguna causa superior al dominio del hombre. La echazón necesaria está comprendida en la excepción de los peligros del mar; pero si fuere motivada por las malas condiciones del buque, entonces no está comprendida en la excepción.

Responsabilidad bajo los peligros exceptuados.—Las excepciones del conocimiento no cubren las pérdidas por negligencia ó falta de pericia por parte del conductor. Diligencia ordinaria es cuanto se exige del conductor para evitar ó remediar los efectos de una causa imposible de vencer. El grado de cuidado contra accidentes es el cuidado que una persona de prudencia ordinaria ejercitaría si sus propios intereses estuvieren afectados y todo el riesgo fuere suyo. El capitán está obligado á tomar las precauciones que previere ser necesarias en todas las circunstancias. Cualquiera acción ú omisión por parte del capitán ó de la tripulación que contribuya á la pérdida retira la protección de la defensa de que la pérdida fué causada por fuerza mayor.

Responsabilidad por retardo.—El conductor no es responsable de las consecuencias del retardo en un viaje, si no se le pueden atribuír á culpa ó neglegencia suya, como en el caso de tiempo tempestuoso, vientos contrarios ó baja marea. La detención forzada releva del

cumplimiento de una obligación creada por la ley. Cuando no hay estipulación de que el buque debe llegar en cierto día ó antes, el embarcador asume el riesgo de retardo ó retención causados por fuerza superior que el buque no pudo resistir ó vencer.

Definición (de abordaje é colisión).—Abordaje, en la acepción náutica del término, significa el choque de buques mientras que están navegando; el término se aplica igualmente en los casos en que se choca contra un buque que está completamente parado, ó cuando bornea estando anclado. El daño recibido por el rozamiento violento de un buque que está al costado, por razón del choque de otro buque, puede compensarse bajo la denominación general de abordaje. En todo abordaje debe haber dos cosas: debe ser producido por la acción de una parte y no debe haber falta del cuidado ordinario de parte de la otra.

Derechos, qué leyes los rijen.—Los derechos de las partes en un juicio por abordaje dependen de las leyes del lugar donde ocurrió el choque; pero si ocurriere en alta mar, entre buques de distinta nacionalidad, corresponde al derecho marítimo determinar sobre quien recae la culpa. Los reglamentos de navegación prescritos por la ley dan reglas para decidir el caso, cuando ellas sean aplicables; pero el uso local no merece mucha atención, pues los buques no están obligados por los reglamentos de un país extranjero. Cuando la ley local se aplica, es debido á las circunstancias especiales del caso y á la naturaleza ó carácter de la ley. Los estatutos de los estados que exigen que se enseñen determinadas luces, aunque válidos como reglamentos de policía interna no son aplicables á los buques que hacen el comercio general, y el buque extranjero que tenga una luz comprendida dentro de lo que la regla del almirantazgo exija no es culpable por no exhibir una luz de acuerdo con los estatutos locales. La regla de los inspectores en cuanto se refiere á prácticos exigiendo que en todos los casos haya un timón de popa (port helm) es contraria al art. 14 de las leyes internacionales de navegación adoptadas por el Congreso. Según los estatutos del estado, el buque cuyo botalón de foque está armado en contrario á la ley es responsable por el choque que pueda resultar. Al mandar un buque á cualquier puerto el dueño conviene en someterse á los reglamentos legales establecidos en dicho puerto y en que su buque será responsable del choque con otro buque que hace la navegación legal. La ordenanza de una ciudad respecto al lugar donde puede anclar un buque en el puerto, el tiempo que pueda permanecer y la luz que debe llevar es válida. Cuando la costumbre exije que el barco que navega contra la corriente al entrar en un canal estrecho y encontrar otro barco, retroceda y se detenga, esta disposición se hará cumplir en almirantazgo. El buque que está amarrado en un muelle debe tener el ancla fuera del lugar por donde pasan los buques, y si la dejare colgar

de manera que hundiere un buque con el cual tropieza, dicho buque es culpable.

Precauciones para evitar el abordaje.—El buque que ya va á zarpar, debe notificar á otro que está anclado tan cerca que haya peligro de abordaje, su intención de salir. El buque que entra á un puerto está obligado á ejercitar el mayor cuidado y diligencia. Es deber de todo capitán, en caso de neblina gruesa ó gran oscuridad, ejercer la mayor vigilancia y buscar los mejores medios de evitar accidentes, aun cuando estas precauciones causen tardanza. Los buques deben navegar con toda la precaución que exije la prudencia y de acuerdo con los reglamentos, para evitar accidentes, y con todas las preparaciones prudenciales para atenuar las consecuencias de los accidentes cuando ocurran, como por ejemplo cuando arrastran el ancla. Están obligados á emplear, con toda prontitud y pericia razonables todos los medios á su alcance para evitar el abordaje ó choque que amenaza tener lugar; estos medios dependen de las circunstancias del caso. Para que las precauciones contra el peligro sean efectivas es necesario que se empleen en su debido tiempo. Basta que las precauciones sean razonables, según las circunstancias; no es necesario el mayor grado de precaución. Cuando sea practicable el buque está obligado á tomar las precauciones necesarias para evitar el abordaje, aunque el otro buque procede mal en no apartarse á tiempo. Después de un abordaje, el buque averiado debe tomar todas las precauciones para que la pérdida sea lo menos posible. Á los que dirijen ambos buques se les exije vigilancia, y mayor aún á los buques de vapor. El buque que de noche haya de virar debe observar cuidadosamente si cerca hay buques que puedan correr peligro.

Limitación de la responsabilidad de los dueños.—Las disposiciones de la ley son aplicables á los buques que van de un puerto á otro en el mismo Estado, con mercaderías y pasajeros destinados á países extranjeros.

Cuando no es responsable el conductor.—Cuando no haya habido negligencia ó impericia, no se debe considerar responsable al conductor por la pérdida del contenido de una gabarra averiada por una troza ó un madero hundidos ó por abordaje.

El sacrificio debe ser voluntario.—El corte de un cable para evitar un choque que se teme no es caso de avería gruesa.

Lo que no es servicio de salvamento.—Los esfuerzos felices de la tripulación de un buque para evitar un choque inminente con otro no son servicios de salvamento. En caso de abordaje ambos buques están obligados á socorrerse mutuamente, prestándose toda la ayuda necesaria. Cuando dos buques anclados chocaron, sin haber culpa, y para impedir la destrucción uno de ellos cortó las amarras y encalló, no hay razón de reclamar servicio de salvamento contra el otro buque. El buque condenado á pagar daños y perjuicios por abordaje

no podrá reclamar salvamento por haber socorrido y remolcado al buque averiado á un lugar seguro.

Obligaciones del capitán (en caso de remolque).—Está obligado á navegar de modo de evitar choques ó abordaje.

Responsabilidad mutua (remolcadores).—El remolcador está obligado á impedir un choque, si se puede impedir.

Deberes y obligaciones de los buques de vapor.—El vapor que hace su viaje acostumbrado debe conservar el derrotero de costumbre. Si en una niebla gruesa estuviere fuera de su derrotero y en el paso de otros buques, es responsable del abordaje que ocurra.

Los buques de vapor deben evitar los de vela.—El deber de evitar el abordaje corresponde en primer lugar al buque de vapor. El buque de vapor está obligado á emplear, efectiva y prontamente, los medios extraordinarios que posee para evitar el choque con un buque de vela, y es responsable de las consecuencias del abordaje que ocurra por causa de negligencia en emplear dichos medios. El buque de vapor que se acerca á uno de vela está obligado á tomar las precauciones necesarias para evitar el choque; á poner á tiempo los medios necesarios para evitarlo, y no á irse sobre el buque de vela de manera de ponerlo en peligro ó causar alarma, desde el momento en que el buque está á la vista, sin esperar que éste por su parte haga iguales esfuerzos. Se requiere gran precaución cuando el rumbo del buque de vela es incierto. Cuando un buque va con la corriente, aunque sea en el derrotero acostumbrado de los vapores, el deber de estos es evitarlo. De la misma manera un vapor está obligado á evitar el velero ancla do; nada puede excusar al vapor por abordar un buque de vela anclado ó que navegue en el mar fuera del derrotero acostumbrado del vapor. Cuando el buque de vapor emplea cuantos medios tiene á su alcance para evitar un choque, no es responsable.

Velocidad de los vapores.—La ley no justifica al vapor que va á mucha velocidad en la niebla, ó en la oscuridad, cuando pone en peligro la hacienda y la vida de otras personas.

Obligación de disminuír la velocidad.—El buque de vapor está en la obligación de proceder con la velocidad que le permita, y después de haber descubierto ó visto un buque de vela que viene en la misma dirección, parar la máquina y dar contravapor en tiempo suficiente para impedir el abordaje.

Buques anclados; precauciones necesarias.—Si el buque está anclado, otro buque no debe anclar tan cerca que pueda abordarlo.

Culpa.—Si la impericia ó la falta de habilidad necesaria del oficial contribuyeren al abordaje, el buque que tiene á su cargo se considerará culpable.

Accidente inevitable.—Las definiciones de accidente inevitable varían según las diferentes circunstancias del abordaje al cual se ha de

aplicar la regla. Accidente inevitable es aquél en que la parte acusada de la falta no pudo evitar en absoluto por medio del cuidado ordinario, la precaución ó pericia marítima.

Lo que no es accidente inevitable.—Cuando no hubo una convulsión inusitada de los elementos ó un huracán repentino, ni fuerza mayor que el ejercicio de pericia náutica hubiera podido prevenir, no es accidente inevitable.

Responsabilidad cuando el práctico está á bordo.—El hecho de qu el buque en el momento del abordaje estaba á cargo de un práctico no es defensa si el abordaje provino de negligencia ó falta de pericia en la dirección del buque. El capitán y el dueño son responsables de los actos del práctico, y las partes no están en la necesidad de dirigirse al piloto por compensación.

De las pérdidas; cuando se dividen.—Las pérdidas se dividen en tres casos: Primero, cuando no hay culpa de una ó de otra parte; segundo, cuando la culpa no se puede averiguar, y, tercero, cuando la culpa es de ambos buques. Cuando la culpa no es de una ú otra parte, ó no se puede averiguar á quien corresponde, los daños y perjuicios se dividen.

Obligaciones en caso de naufragio ó varada.—Las obligaciones, los deberes y las responsabilidades de los conductores continúa después del naufragio ó de la varada del buque; continúan los deberes que les corresponde relativos á la custodia segura, conducción debida y entrega como se debe. Están obligados á demostrar diligencia, cuidado y pericia en salvar de pérdida la propiedad y son responsables de las pérdidas que la pericia y prudencia del hombre pudieron evitar. Su deber no termina hasta que las mercaderías han sido entregadas en el lugar á que están destinadas, devueltas al dueño, guardadas hasta que éste las reclame ó hasta que se haya dispuesto de ellas como la ley lo dispone. El deber del capitán, en caso de desastre, es enviar la carga en otro buque si fuere practicable, pudiendo cobrar el aumento de flete por el alquiler del buque que consiguiere al efecto. Cuando el buque haya sido llevado á un puerto de socorro, el capitán está obilgado á hacerle las reparaciones ó á conseguir otra embarcación y enviar las mercaderías á su destino; si es en los lagos puede hacer uso de la conducción por tierra, y si dejare de hacerlo no tiene derecho al flete. Después de la pérdida del buque el capitán es agente para trasbordar el flete por el comerciante y cuando se le pudiera haber consultado fácilmente el conductor no tiene derecho á vender la carga. Cuando el buque ha sido abandonado por pérdida total, no puede vender é invertir el producto en otros géneros, á menos de estar justificado por la necesidad ó suma conveniencia; pero si las partes reciben la propiedad y el capitán procede sin cometer fraude, tiene derecho á una compensación razo-

nable y por concepto de gastos. Cuando trasbordare mercaderías y sacare un conocimiento de embarque para ser entregadas á su propia orden, y á la llegada no se entregan al consignatario sino que se venden, dicha venta es nula.

Facultades (del capitán) acerca de la carga.—Está obligado á notificar á los dueños cuando sea posible, antes de vender la carga, como en el caso de varada; cuando pudiera fácilmente haber pedido instrucciones del dueño por telégrafo ó por mensajero especial, pero descuidó hacerlo, la venta será un traspaso ilegal.

Sueldo (de los marineros) en caso de naufragio.—Los marineros tienen derecho á sueldo en caso de naufragio si por sus esfuerzos se salvan restos del buque, aunque no se gane flete; y á pesar de la pérdida del buque si se salva una parte considerable de la carga.

Hombres de mar como salvadores.—Por lo general, los hombres de mar no pueden ser salvadores de su propio buque. No están inhabilitados en lo asboluto de reclamar como salvadores por esfuerzos extraordinarios en casos de inmenso peligro.

Gastos del salvamento del buque y la carga.—Los gastos de salvamento del buque y la carga son objeto de avería gruesa.

Responsabilidad por mala conducta.—El capitán es responsable de sus propios actos, por impericia y por mal comportamiento de la oficialidad y la tripulación; pero no es responsable personalmente por las consecuencias de un error de criterio al proveer una cantidad insuficiente de provisiones, por lo cual se ve obligado á volver al puerto de matrícula.

Facultad para vender el buque (el capitán).—Aunque antes se negaba, hoy se acepta la doctrina de que el capitán tiene facultad para vender el buque, en caso de verdadera necesidad, en un puerto extranjero, ó en caso de naufragio.

ESTATUTOS REVISADOS DE LOS ESTADOS UNIDOS (REVISED STATUTES OF THE UNITED STATES).

SEC. 4238. *Buques varados en costas extranjeras.*—Los cónsules y vicecónsules, en los casos de que buques de los Estados Unidos encallen en las costas de sus respectivas jurisdicciones consulares, están en el deber de emplear, hasta donde las leyes del país se lo permitan, todas las medidas necesarias tanto para salvar los buques, sus cargas y pertenencias, como para almacenar y asegurar los efectos y las mercancías salvadas y hacer los inventarios respectivos. Las mercaderías y los efectos salvados, con los respectivos inventarios, serán entregados á los dueños después de deducidos los gastos. Los cónsules y vicecónsules no están autorizados para tomar posesión de las referidas mercaderías, ó de cualquier otra propiedad, cuando el capitán, dueño ó consignatario están presentes ó en capacidad de tomar posesión.

SEC. 4240. *Pérdida por llevar propiedad de un naufragio al extranjero.*—Todo buque que se emplee en conducir ó transportar propiedad de cualquiera clase que sea tomada de un naufragio, del mar, ó de cualquier cayo ó bajío de la jurisdicción de los Estados Unidos, ó en la costa de la Florida, á cualquier puerto extranjero, caerá en pena de comiso, con todo su aparejo y pertenencias. De todos los decomisos en que se haya incurrido por virtud de este artículo, corresponde la mitad al delator y la otra á los Estados Unidos.

Véanse los arts. 29, 175, 176 y 322 de los Reglamentos Generales del Secretario de Hacienda, de acuerdo con las Leyes de Navegación de los Estados Unidos.[a]

DOCTRINA ESTABLECIDA POR SENTENCIAS DE VARIOS TRIBUNALES DE LOS ESTADOS UNIDOS.

[Véanse los arts. 846 á 869 del Código Español.]

Participación en la contribución.—Cuando dos ó más partes entran en un mismo riesgo marítimo y una de ellas, en un momento de peligro inminente hace un sacrificio para evitarlo ó incurre en gastos extraordinarios para buscar la seguridad de los intereses comunes, la justicia exige que ésto se divide entre todos los participantes en proporción á la parte de cada uno en la empresa. En caso de pérdida ó gastos ocasionados por la desviación necesaria de un buque fletado, el buque y la carga deben contribuír; todas las partes interesadas deben contribuír. El consignatario, que es dueño absoluto, está obligado á contribuír. Se debe tomar cuenta del flete, en avería gruesa. Cuando el flete fué una cantidad alzada é indivisible por el viaje redondo, todo el flete debe contribuír, de otra manera sólo el flete ganado paga flete á prorrata. El flete pendiente contribuye y recibe si el buque se perdiere completamente. El flete perdido por echazón ó por otro sacrificio es objeto de contribución; si el buque varase voluntariamente con el objeto de salvar la carga y por haberse perdido no pudiere llevarla á su destino y ganar el flete, esto es parte del sacrificio. Los marineros no contribuyen en los casos de avería gruesa, menos en los de rescate ó captura por segunda vez, pero la participación en una empresa está sujeta á avería gruesa. De igual manera, esperma ó grasa de ballena y pedazos de la misma son objeto

[a] Véanse los títulos: Act of God, Average, Barratry, Bill of Lading, Bottomry, Captains, Cargo, Carriers, Charter Party, Collisions, Contract, Damages, General Average, Insurance, Jettison, Liabilty, Lien, Log Book, Masters, Marine Insurance, Negligence, Remedy, Respondentia, Salvage, Shipwreck, Stranding, War, en las obras de Desty, "Shipping and Admiralty" y "Commerce and Navigation," y véanse "The Federal Statutes, Annotated," por Edward Thompson Company, 1904; y "General Regulations under the Navigation Laws by the Secretary of the Treasury" (Los Reglamentos Generales del Secretario de Hacienda, de acuerdo con las Leyes de Navegación de los Estados Unidos de América del Norte).

de avería gruesa. Cuando un buque ha sido demandado y vendido por préstamo á la gruesa, los fondos depositados en el tribunal no están sujetos á avería gruesa por pérdida posterior á la fecha del contrato, contra el tenedor del contrato. La estipulación de los consignatarios de pagar avería es una obligación personal que no obliga á los dueños, ni los releva de contribuír.

Qué bienes contribuyen.—Toda la propiedad expuesta al riesgo de encallar, debe contribuír, así como en el caso de la venta actual de una parte. Toda la propiedad que se halle á bordo del buque en el momento de la echazón y que se salve, á menos que esté en la persona de los pasajeros, está obligada á contribuír, incluyendo propiedad del gobierno y provisiones del gobierno, que sólo contribuirán sobre su precio de costo. Todas las mercaderías que se hallen á bordo, comprendiendo propiedad de gran valor, á menos que la lleve el pasajero en su persona, considerándose como propiedad los billetes de banco, dinero, cartas de crédito, cosas litigiosas, etc., que están exceptuados únicamente cuando se llevan como ropas ó equipaje, bajo el cuidado personal del pasajero ú hombre de mar. Sólo la propiedad salvada es la que se hace contribuír por la pérdida. Las mercaderías embarcadas sobre cubierta contribuyen si se salvan, pero si se perdieren por echazón no tienen derecho al beneficio de contribución; pero si van como se acostumbra en el tráfico y estivadas como es usual tienen derecho á contribución si se pierden. La responsabilidad de la carga de contribuír no continúa después que se ha separado completamente del buque, de manera que no subsista la comunidad de intereses. Así, pues, las mercaderías echadas al agua no contribuyen en caso de avería sufrida después por el resto de la carga. De la misma manera el dueño de la carga no puede ser obligado á contribuír á los gastos de reparación del buque, cuando la carga está salva y no recibe beneficios de ello. Si las mercaderías estivadas sobre cubierta son sacrificadas, las que están bajo cubierta no contribuyen. Las provisiones para la tripulación y el pasaje no contribuyen en ningún caso.

Valor en contribución.—El valor del buque perdido se calcula según lo que valía en el puerto de partida, haciendo una rebaja razonable por desgaste natural en el viaje hasta el momento del desastre. Puede tomarse el valor manifestado en la póliza de aseguro, deduciendo una cantidad justa y razonable por deterioro. Si se vende el buque su valor en contribución es el precio de la venta. El buque contribuye hasta las cuatro quintas partes de su valor. Por lo que respecta á pérdida del aparejo de un buque, como mástiles, cables, y velas, se acostumbra á deducir la tercera parte del precio de los artículos nuevos, que son de mayor valor que los perdidos. El flete pendiente al tiempo de la echazón ú otro sacrificio contribuye, y si subsiguientemente se ha de hacer gastos de sueldos ó provisiones para salvar el

flete, han de deducirse estos gastos al computar la suma con que debe contribuír el flete. El flete ganado verdaderamente hasta el momento en que se interrumpe el viaje debe servir de base á la regla de contribución. Si el buque fuere capturado, se cobrará flete hasta el día de la captura. Según la costumbre del puerto de Nueva York, al liquidar un caso de avería gruesa se debe tomar como el valor en contribución del flete la mitad del flete bruto convenido que se pagaría por el viaje. El flete está exento de contribuír en avería gruesa por su valor bruto, y uno menor, que se supone haber satisfecho primero los gastos para ganarlo, es el que se calcula como valor para contribuír. Por regla general, los efectos sacrificados así como los salvados, si el buque llega á su destino han de ser evaluados al precio neto justo que hubieren producido, después de deducido el flete, en el puerto de descarga, ó el valor que tienen en aquel momento las mercaderías que estan á bordo. Cuando la mercadería se transborda y se envía al puerto de destino, se han de avaluar en dicho puerto. El dueño de billetes de banco tiene derecho á recobrar su valor á la par, cuando no existan pruebas de depreciación, más los intereses. Cuando una misma persona es dueño del buque y de la carga, la cantidad que se adeude por la carga puede ser deducida de la pérdida total sobre el buque, por los aseguradores. Si el buque y la carga perecen completamente, debe hacerse la liquidación con referencia á los valores que tenían cuando fueron hechos los gastos.

Liquidación.—El lugar donde la avería debe manifestarse depende de circunstancias accidentales que afectan el término real y verdadero de la expedición. La liquidación y el ajuste de avería general en el puerto de destino, obliga á las partes. La liquidación en un puerto extranjero es terminante en cuanto se refiere á los artículos y á la prorrata en que se hayan tasado las partes contribuyentes. El ajuste hecho en un puerto extranjero no obliga al asegurador. La liquidación de la suma pagada por servicios, manutención, viaje y gastos incidentales del agente enviado para ayudar al capitán, en beneficio del buque y de la carga de conformidad con lo establecido por la costumbre, se considera procedente. Los gastos de un arreglo *ex parte* hecho por los fletadores en el puerto de entrega, no se pueden cargar en un juicio de almirantazgo, quedando sin embargo materia de arreglo mutuo entre las partes, á menos que el comisionado haya aceptado los productos y hecho uso de ellos. La instancia de los liquidadores, con carácter de dictámen relativa al resultado del arreglo, no les impide hacer valer sus derechos preferentes por préstamo á la gruesa. Cuando los liquidadores se comprometan á recaudar flete, avería gruesa y aseguro y pagar el contrato sobre el casco, habiéndoselo asignado á si mismos, no ha de deducirse, sino mediante pruebas claras, que la intención fué extinguir el contrato contra si mismos.

Reivindicación de derechos.—El capitán y los dueños pueden retener todas las mercaderías de los embarcadores, hasta que la parte que les corresponde en la contribución para la avería haya sido satisfecha ó asegurada. El capitán puede retener la mercadería salvada y hacerla vender. El derecho preferente termina con la entrega al consignatario. Según la regla inglesa, el capitán tiene preferencia, pero cada uno de los embarcadores no puede obligarle á hacerla valer. La parte que contribuye no tiene preferencia absoluta é incondicional sobre las mercaderías afectas á contribución, pero el capitán tiene derecho á retenerlas hasta que la avería gruesa que las grava haya sido satisfecha ó asegurada; es una preferencia restringida ó calificada que depende de la posesión. El dueño de la carga echada al agua tiene un derecho preferente marítimo sobre el buque por la parte que le corresponde contribuír en la liquidación y puede reivindicar este derecho en actuaciones *in rem*, en almirantazgo, y el dueño del buque tiene derecho á recibir el valor de toda su pérdida por el peligro incurrido sin tener que apelar á ningún recurso. Las partes con derecho á la contribución, pueden hacer valer sus derechos contra el producto de la propiedad sujeta á contribución. El derecho marítimo general hace obligatoria la contribución en defecto de lo que pueda considerarse como contrato, fundándose en la justicia y equidad, y es el único medio de reivindicación en muchos casos, como cuando el buque y la carga son propiedad del mismo dueño. El derecho de acción de contribuír está fundado en los principios de la justicia, y puede hacerse valer en un tribunal de equidad ó de justicia. Los tribunales de distrito tienen competencia para obligar el cumplimiento de derechos preferentes en avería gruesa. La costumbre de no indemnizar al dueño del buque por cobrar y pagar la contribución, no se puede defender.[a]

URUGUAY.

Título XI.—*De los choques ó abordajes.*

Art. 1433. Abordando un buque á otro por impericia ó negligencia del capitán ó de la tripulación, ó por falta de observancia de los reglamentos del puerto, todo el daño causado al buque ó su carga deberá ser sufrido por el capitán que hubiere dado causa al abordaje.

[a] Véansé los títulos: Average, Bottomry, Cargo, Damages, Freight, General average, Insurance, Jettison, Liens, Respondentia, Sale, Salvage, Wreck, en las obras de Desty, "Shipping and Admiralty" y "Commerce and Navigation;" también "The Federal Statutes, annotated" y "American and English Encyclopædia of Law," 2d edition, por Edward Thompson Company, Northport, L. I., New York, U. S. A., 1904, y "The General Regulations under the Navigation Laws by the Secretary of the Treasury Department" (Los reglamentos generales del Secretario de la Hacienda de acuerdo con las leyes de navegación de los Estados Unidos de América del Norte).

ART. 1434. Si ha habido culpa por parte de los dos capitanes, ó de los individuos de las dos tripulaciones, cada buque soportará su daño. Así en este caso como en el del artículo precedente, los capitanes son responsables hacia los dueños de los buques y del cargamento dañado, salva su acción, si hubiere lugar, contra los oficiales ó individuos de la tripulación.

ART. 1435. Si el choque ó abordaje ha tenido lugar por accidente puramente fortuito, el daño es soportado, sin repetición alguna, por el buque que lo ha sufrido.

Se entiende comprendido en esta disposición el caso en que, por accidente de mar, un buque se viere obligado á cortar las amarras de otro para salvarse.

ART. 1436. Si hay duda en cuanto á las causas del choque, se reunirá en una sola masa el daño sufrido por los buques y se dividirá entre todos, en proporción al valor respectivo de los buques. La valuación y distribución del daño se harán en forma de avería gruesa en cada buque.

ART. 1437. Tratándose del cargamento, todo abordaje se presume fortuito mientras no se pruebe impericia ó negligencia del capitán ó de la tripulación (art. 1433). En tal caso, el daño que sobrevenga al cargamento se reputa avería particular á cargo de quien la ha sufrido.

ART. 1438. Si se prueba que el abordaje ha provenido de culpa ó negligencia de uno de los capitanes ó de ambos (arts. 1433 y 1434), el daño que sobrevenga al cargamento debe ser reparado por el capitán ó capitanes y sus buques respectivos.

ART. 1439. Todos los daños causados por choques ó abordajes serán valuados por peritos que nombre el juez competente.

En todos los casos que ocurrieren, relativamente á abordajes, para determinar cuál de los buques ha sido causante del daño, se tomarán en consideración las disposiciones de los reglamentos del puerto, los usos y prácticas del lugar.

ART. 1440. Si, verificándose el abordaje en alta mar, el buque abordado se ve en la precisión de buscar puerto de arribada para hacer sus reparaciones y se pierde en la derrota, esa pérdida se presume causada por el abordaje.

ART. 1441. Todas las pérdidas resultantes de abordaje pertenecen á la clase de averías particulares, exceptuándose los casos del art. 1436, así como aquél en que el buque, para evitar daño mayor, pica sus amarras y aborda á otro para su propia salvación. Los daños que el buque sufra en tal caso serán distribuídos entre buque y flete, como avería común, en la forma prescrita en el art. 1436.

ART. 1442. En cualquier caso en que, según las disposiciones de este título, recae la responsabilidad por culpa, negligencia ó impericia, sobre el capitán, si el buque tuviese práctico á bordo, tendrá el capitán derecho á exigirle la indemnización que fuese condenado á pagar.

Título XII.—*De las arribadas forzosas.*

Art. 1443. Cuando un buque entra por necesidad en algún puerto ó lugar distinto de los determinados en el viaje estipulado, se dice que hace arribada forzosa (art. 1103).

Son causas justas ó necesarias de arribada:

1ª. La falta de víveres ó de aguada;

2ª. Cualquier accidente en la tripulación, carga ó buque que inhabilite á éste para continuar la navegación;

3ª. El temor fundado de enemigos ó piratas.

Estas mismas causas pueden ser legítimas ó ilegítimas, según provengan de una eventualidad, ó deban ellas su origen al dolo, negligencia é imprevisión culpable del armador ó del capitán.

Art. 1444. No se considerará legítima la arribada en los casos siguientes:

1°. Si la falta de víveres ó de aguada proviniese de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario para el viaje, según uso y costumbre de los navegantes, ó de haberse perdido ó corrompido por mala colocación ó descuido, ó porque el capitán hubiese vendido alguna parte de los víveres ó aguada;

2°. Si la innavegabilidad del buque procediese de no haberlo reparado, pertrechado y dispuesto competentemente para el viaje, ó de mal arrumaje de la carga;

3°. Si el temor de enemigos ó piratas no hubiese sido fundado en hechos positivos que no dejen lugar á la duda.

Art. 1445. Dentro de veinticuatro horas útiles de la llegada al puerto de arribada, se presentará el capitán ante la autoridad competente (art. 1111) á formalizar la correspondiente protesta, que justificará ante la misma autoridad, conforme á lo prescrito en el art. 1108.

Art. 1446. Los gastos de la arribada forzosa serán de cuenta del fletante, ó del fletador, ó de ambos, según sean las causas que los han motivado, salvo su derecho á repetirlos contra quien hubiere lugar (art. 1444).

Art. 1447. En todos los casos en que la arribada sea legítima, ni el armador ni el capitán responden por los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores de resultas de la arribada.

Si la arribada no fuese legítima, el armador y el capitán responderán solidariamente hasta la suma concurrente del valor del buque y fletes.

Art. 1448. Sólo se procederá á la descarga, en el puerto de arribada, cuando sea de indispensable necesidad hacerlo para practicar las reparaciones que el buque necesite, ó para evitar daño ó avería en el cargamento.

En ambos casos debe preceder á la descarga la autorización del tribunal ó de la autoridad que conozca de los negocios mercantiles.

En puerto extranjero donde haya Cónsul de la República será de su cargo dar esa autorización.

Art. 1449. En caso de procederse á la descarga, el capitán es responsable de la guarda y buena conservación de los efectos descargados, salvos únicamente los casos de fuerza mayor, ó de tal naturaleza que no puedan ser evitados.

Art. 1450. La carga averiada será reparada ó vendida, como pareciere más conveniente, precediendo en todo caso autorización competente (art. 1448).

Art. 1451. Cesando el motivo que obligó á la arribada forzosa, no podrá el capitán, bajo pretexto alguno, diferir la continuación del viaje, so pena de responder por los daños y perjuicios que resultasen de la dilación voluntaria (art. 1103).

Si la arribada se hubiese verificado por temor de enemigos ó piratas, se deliberará la salida del buque en junta de oficiales, con asistencia de los interesados en el cargamento que se hallen presentes, en los términos prescritos por el art. 1102.

Título XIII.—*De los naufragios.*

Art. 1452. Perdiéndose el buque por encallamiento ó naufragio, sus dueños y los interesados en el cargamento sufrirán individualmente las pérdidas y menoscabos que ocurran en sus respectivas propiedades, perteneciéndoles los restos de ellas que puedan salvarse, y sin perjuicio de las acciones que competan en los casos de los arts. 1077 y siguientes y 1148.

Art. 1453. Nadie puede, sin consentimiento expreso del capitán, ó del que haga sus veces, entrar á bordo de un buque para auxiliarle, salvarle ó bajo otro pretexto cualquiera que fuera. Exceptúase el caso de haber sido el buque totalmente abandonado.

Incumbe á los auxiliadores ó salvadores, para poder optar á los beneficios que acuerdan los arts. 1472 y siguientes, la prueba del consentimiento dado por el capitán ó el que haga sus veces. También les incumbe, en su caso, probar el abandono del buque.

Art. 1454. Siendo conocidos el capitán, el dueño ó las personas que hagan sus veces, en el caso de salvarse un buque ó su carga, en todo ó en parte, los objetos salvados se pondrán inmediatamente á su disposición, dando aquéllos fianza bastante por los gastos de salvamento.

Art. 1455. La persona que retuviese buques salvados ó dejase de entregar inmediatamente los efectos naufragados al capitán, oficial, cargador ó consignatario que los reclamase, ofreciendo la fianza prescrita en el artículo anterior, perderá todo derecho á cualquier salario de asistencia ó salvamento (art. 1472), y responderá personalmente por los daños y perjuicios que resulten de la retención.

Art. 1456. Los gastos y el flete para el transporte de los efectos desde el lugar en que se han salvado hasta el de su destino, serán paga-

dos por quien los recibiere en los casos previstos en los artículos precedentes, salvo su derecho á repetirlos, si hubiese lugar (arts. 1077 y siguientes y 1148).

Art. 1457. Naufragando un buque que va en convoy ó en conserva, se distribuirá la parte de su cargamento y de pertrechos, que haya podido salvarse, entre los demás buques, en proporción á la cavidad que cada uno tenga expedita.

Si algún capitán lo rehusare sin justa causa, el capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que de ello se siguen, y en el primer puerto ratificará la protesta en la forma prescrita por el art. 1108.[a]

Art. 1458. Cuando no sea posible transbordar á los buques de auxilio todos los efectos naufragados, se salvarán con preferencia los de más valor y menos volumen, para cuya elección procederá el capitán de acuerdo con los oficiales del buque, conforme á lo determinado en el art. 1102.

Art. 1459. El capitán que recogió los efectos naufragados continuará su rumbo, conduciéndolos al puerto donde iba destinado su buque, en el cual se depositarán con autorización judicial por cuenta de los legítimos interesados.

En el caso que, sin variar de rumbo y siguiendo el mismo viaje, se puedan descargar los efectos en el puerto á que iban consignados, podrá el capitán arribar á éste, siempre que consientan en ello los cargadores ó sobrecargos que se hallen presentes, así como los pasajeros y oficiales del buque, y no haya riesgo manifiesto de accidente de mar ó de enemigos; pero no podrá verificarlo contra la deliberación de aquéllos, ni en tiempo de guerra, ó cuando el puerto sea de entrada peligrosa.[b]

Art. 1460. Todos los gastos de la arribada, que se hagan con el motivo indicado en el artículo precedente, serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, además de pagar los fletes correspondientes, que en defecto de convenio se regularán á juicio de peritos nombrados por el juez competente en el puerto de la descarga, teniendo en consideración la distancia que haya porteado los efectos el buque que los recogió, la dilación que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recogerlos, y los riesgos que en ello corrió.

Art. 1461. Cuando no se puedan conservar los objetos recogidos por hallarse averiados (art. 1466), ó cuando en el término de un año, no se puedan descubrir sus legítimos dueños para darles aviso de su existencia, procederá el juez, á cuya orden se depositaren, á venderlos en pública subasta, depositando su producto, deducidos los gastos, para entregarlo á quien corresponda, si se presentare dentro del plazo prescrito en el art. 1470.

---

[a] Este artículo es algo parecido al art. 843 del Código Español.

[b] Este artículo es algo parecido al art. 844 del Código Español.

Art. 1462. Salvándose un buque ó efectos en el mar ó en las costas de la República, estando ausente el capitán, oficiales, dueño ó consignatario, y no siendo conocidos, los efectos salvados serán inmediatamente transportados al lugar más próximo del salvamento y entregados á la autoridad administrativa encargada de los naufragios, y en su defecto, á la autoridad local.

En caso de contravención, los que hayan cooperado al salvamento pierden los derechos que les corresponden á tal respecto (art. 1476), y responden personalmente por los daños que se siguieren, sin perjuicio de la acción criminal á que hubiere lugar.

Art. 1463. El salvamento de los buques encallados ó naufragados, y la recaudación de efectos naufragados en las playas ó sus cercanías, ya sea que el capitán esté presente ó ausente, sólo podrá tener lugar bajo la derección exclusiva de la autoridad administrativa encargada de las cosas naufragadas, y, en su defecto, bajo la dirección de la autoridad local.

Si no resulta claramente probada la pertenencia de los efectos salvados ó recogidos, ó si hay contestación á tal respecto, ya sea á causa de la confusión de los efectos, ó en cualquiera otra manera, el funcionario, ó la administración local arriba indicados, quedarán exclusivamente encargados de su custodia y conservación.

No se consideran encallados, á los efectos de este artículo, los buques varados por orden del capitán (art. 1102) ni los que, por caso fortuito, vinieren á la costa, de manera que la descarga pueda verificarse regularmente y sin peligro.

Art. 1464. La autoridad encargada de los naufragios ó, en su defecto, la autoridad local, tiene obligación de hacer inventario fiel de las cosas salvadas, y en lo que toca á la entrega de los efectos, tiene las mismas obligaciones que los particulares que han cooperado al salvamento (arts. 1454 y 1455).

Recíprocamente, los capitanes ó dueños del buque ó de los efectos tienen para con la autoridad, acerca del salvamento, las mismas obligaciones que quedan prescritas respecto de los particulares (arts. 1454 y 1456).

Art. 1465. La autoridad que asistiere al naufragio ó á la recaudación de los objetos salvados está obligada á dar cuenta al juzgado letrado de comercio, dentro de cuarenta y ocho horas á más tardar, de los sucesos arriba mencionados y de las medidas que haya tomado.

Art. 1466. No mediando reclamaciones, debe procederse á la venta en almoneda, sin pérdida de tiempo, de todos los efectos que, por su mal estado ó por su naturaleza, estén sujetos á deteriorarse, ó cuya conservación y depósito en especie fueran evidentemente contrarios á los intereses del propietario.

Art. 1467. Dentro de los ocho días siguientes al salvamento, se harán anunciar, en uno de los periódicos del lugar más próximo, todas

las circunstancias del suceso, con designación exacta de las marcas y números de los efectos, invitando á los interesados á que deduzcan sus respectivas reclamaciones. Ese anuncio deberá ser repetido cuatro veces, una cada mes.

Art. 1468. Justificado el derecho del reclamante por los conocimientos ú otros documentos legales, se le entregarán los efectos salvados, previo pago de los gastos y salarios que se deban por el salvamento.

En caso de duda acerca del derecho del reclamante, oposición de tercero, ó contestación sobre el salvamento y los gastos, podrá el juzgado ordenar la entrega de los efectos, prestándose fianza bastante.

Art. 1469. No apareciendo persona alguna á reclamar después de los cuatro anuncios arriba mencionados, ni dentro de los ocho meses subsiguientes, se procederá á la venta en almoneda, conforme á lo dispuesto en el art. 1461. En tal caso, la aprobación judicial de la cuenta no perjudica el derecho de los interesados, que podrán hacer los reparos y observaciones que crean convenientes.

Art. 1470. Si transcurridos dos años desde la almoneda y depósito (arts. 1461 y 1469), no se presentase el propietario de los objetos salvados á reclamar el importe del precio de venta, pasará la cantidad depositada al dominio del fisco.

Art. 1471. No se percibirá derecho alguno de varamiento, naufragio, ni otro semejante del buque ó efectos naufragados, ya sea que pertenezcan á nacionales ó extranjeros.

Art. 1472. El salario debido por los socorros prestados á buques ó efectos en peligro ó naufragados es de dos clases: salario de asistencia y salario de salvamento.

Art. 1473. Se debe salario de asistencia, cuando el buque y carga, conjunta ó separadamente, son repuestos en alta mar ó conducidos á buen puerto.

Ese salario se determina teniendo en consideración la prontitud del servicio, el tiempo que ha empleado en prestarlo, el número de las personas que indispensablemente debieran asistir, el peligro que se ha corrido, la naturaleza del servicio, y la fidelidad con que las personas que lo han prestado hayan hecho la entrega de los objetos salvados.

Art. 1471. Los casos de salvamento son:

Si se recuperan ó salvan ó un buque ó efectos encontrados sin dirección en alta mar, ó en las playas ó costas;

Si se salvan efectos de un buque encallado, que se encuentra en tal estado de peligro que no pueda ser considerado como lugar seguro para los efectos, ni como asilo para los individuos de la tripulación;

Si se sacan efectos de un buque que se ha roto efectivamente;

Si hallándose un buque en peligro inminente, ó no presentando ya seguridad, es abandonado por la tripulación; ó cuando, habiéndose

ésta ausentado, ocupan el buque los que desean salvarlo y lo conducen á puerto con toda la carga ó parte de ella.

ART. 1475. Para la estimación del salario de salvamento, se deben considerar, no sólo las circunstancias indicadas en el segundo inciso del art. 1473, sino también el peligro en que han estado los objetos salvados y el valor de esos objetos.

ART. 1476. No arreglándose buenamente los interesados, la regulación de los salarios de asistencia ó salvamento se hará por peritos nombrados por el juez competente, con arreglo á las circunstancias del caso.

ART. 1477. Si el buque ha sido abandonado por el capitán y los individuos de la tripulación, y ocupado por los que desean salvarlo, será permitido al capitán ó los otros oficiales de servicio volver al buque y tomar de nuevo la dirección.

En tal caso, las personas que lo habían ocupado tendrán obligación, so pena de perder el salario y de responder por los daños y perjuicios (art. 1455), de entregar al capitán el mando del buque, salvo los derechos adquiridos anteriormente por el salvamento.

ART. 1478. Si un buque ó los efectos salvados y entregados al dueño mediante la fianza (art. 1454), se perdiesen entre el lugar del salvamento y el puerto del destino, sin haber precedido estimación de su valor, los peritos darán al buque y efectos salvados el valor que probablemente habrían tenido en el lugar donde se entregaron los efectos.

ART. 1479. Toda convención, transacción ó promesa sobre salario de asistencia ó salvamento, será nula si es hecha en alta mar, ó al tiempo del varamiento, con el capitán ú otro oficial, ya sea respecto del buque, ya de los efectos que se hallaren en peligro.

Terminado el riesgo, es lícito hacer transacciones y arreglos amigables; pero aun en tal caso no serán obligatorios respecto de los propietarios, consignatarios, ó aseguradores que no los hayan consentido.

ART. 1480. Con los efectos salvados del naufragio ó varamiento, serán pagados preferentemente los salarios de asistencia y salvamento (art. 1037, núm. 2).

El privilegio se subroga en el líquido producto de la venta.

ART. 1481. Las cuestiones que se suscitaren sobre el pago de salarios de asistencia y salvamento serán decididas en la República por el juez comercial del lugar del destino del buque ó del puerto donde el buque entrare ó fuere conducido, tratándose de cantidad dentro de la cual pueda aquél conocer.

TÍTULO XIV.—*De las averías.*

Capítulo I—De la naturaleza y clasificación de las averías.

ART. 1482. Se consideran averías todos los gastos extraordinarios que se hacen durante el viaje en favor del buque ó del cargamento ó de ambas cosas juntamente; y todos los daños que sobrevienen al

buque ó á la carga, desde el embarco y salida hasta la llegada y descarga.

Art. 1483. En defecto de convenciones especiales expresas en las pólizas de fletamento ó en los conocimientos, las averías se pagan conforme á las disposiciones de este Código.

Art. 1484. Las averías son de dos clases: gruesas ó comunes y simples ó particulares.

El importe de las averías comunes se reparte proporcionalmente entre el buque, su flete y la carga. El de las particulares se soporta por el dueño de la cosa que ocasionó el gasto ó recibió el daño.

Art. 1485. No se reputan averías sino simples gastos, á cargo del buque:

1°. Los pilotajes de costas y puertos;

2°. Los gastos de lanchas y remolques, si por falta de agua no puede el buque emprender viaje del lugar de la partida con la carga entera, ni llegar al del destino sin alijar el buque (art. 1490);

3°. Los derechos de anclaje, visita y demás llamados de puerto;

4°. Los fletes de lanchas hasta poner los efectos en el muelle, si no se hubiese pactado otra cosa, según el conocimiento ó la póliza de fletamento;

5°. En general, cualquier otro gasto común á la navegación que no sea extraordinario y eventual (art. 1482).

Art. 1486. Averías gruesas ó comunes son, en general, todos los daños causados deliberadamente en caso de peligro conocido y efectivo, y los que tienen lugar como consecuencia inmediata de esos sucesos, así como los gastos hechos en iguales circunstancias, después de deliberaciones motivadas (art. 1102), para la salvación común de las personas ó del buque y cargamento, conjunta ó separadamente, desde su carga y partida hasta su vuelta y descarga (art. 1482).

Salva la aplicación de esta regla general en los casos que ocurran, se declara especialmente avería común:

1°. Todo lo que se da á enemigos, corsarios ó piratas por vía de composición para rescatar el buque y su cargamento, junta y separadamente.

Deben también considerarse como avería gruesa los salarios y gastos del buque detenido, mientras se hace el arreglo del rescate;

2°. Las cosas que se arrojan al mar para alijar el buque y salvarlo, ya pertenezcan al cargamento, al buque ó la tripulación.

3°. Los mástiles, cables, velas y otros aparejos que de propósito se rompan é inutilicen, ó se corten ó partan forzando vela para la salvación del buque y carga;

4°. Las anclas, amarras y demás cosas que se abandonan para salvación ó ventaja común;

5°. El daño que de la echazón resulte ó los efectos que se conserven en el buque;

6°. El daño que se cause al buque ó á algunos efectos del cargamento por haber hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo, ó para extraer ó salvar los efectos del cargamento;

7°. La curación, manutención é indemnizaciones de los individuos de la tripulación heridos ó mutilados en defensa del buque;

8°. La indemnización ó rescate de los individuos de la tripulación aprisionados ó detenidos durante el servicio que prestaban al buque ó á la carga;

9ª. Los sueldos y manutención de la tripulación durante la arribada forzosa;

10. Los derechos de pilotaje y otros de entrada y salida en un puerto de arribada forzosa;

11. Los alquileres de almacenes en que se depositen, en puerto de arribada forzosa, los efectos que no pudieren continuar á bordo durante la reparación del buque;

12. Los gastos de reclamación de buque y carga hechos conjuntamente por el capitán;

13. Los sueldos y manutención de los individuos de la tripulación durante esa reclamación, siempre que el buque y carga sean restituídos;

14. Los gastos de alije ó transbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada, con el fin de salvarlo del riesgo de mar ó de enemigos;

15. Los daños que acaecieren á los efectos por la descarga y recarga del buque en peligro;

16. Los daños que sufriere el casco y quilla del buque que de propósito se hace varar, para impedir su pérdida total ó su apresamiento;

17. Los gastos que se hagan para poner á flote el buque encallado, y la recompensa por servicios extraordinarios hechos para impedir su pérdida total ó apresamiento;

18. Las pérdidas ó daños sobrevenidos á los efectos que, en consecuencia del peligro, se han cargado en lanchas ó buques menores;

19. Los sueldos de manutención de la tripulación, si el buque, después de empezado el viaje, es obligado á suspenderlo por orden de potencia extranjera ó por superveniencia de guerra, en tanto que el buque y el cargamento no sean exonerados de sus obligaciones recíprocas;

20. El premio del préstamo á la gruesa tomado para cubrir los gastos que se consideran avería común, y el premio del seguro de esos gastos;

21. El menoscabo que resultare en el valor de los efectos que haya sido necesario vender en el puerto de arribada forzosa, para hacer frente á aquellos gastos;

22. Las costas judiciales para la clasificación y distribución de la avería común.

Art. 1487. Si, para cortar un incendio en algún puerto ó rada, se mandase echar á pique algún buque como medida necesaria para salvar los demás, se considerará esa pérdida como avería común, á cuyo pago contribuirán los demás buques y sus cargamentos, hasta los cuales habría podido llegar el incendio, teniéndose en cuenta la disposición del puerto ó rada, el viento que hacía entonces, la situación que ocupaba cada buque y otras circunstancias del caso.

Art. 1488. Los gastos causados por vicios internos del buque, por su innavegabilidad, ó por falta ó negligencia del capitán ó individuos de la tripulación, no se reputan avería gruesa, aunque hayan sido hechos voluntariamente y en virtud de deliberaciones motivadas para beneficio del buque y cargamento.

Todos esos gastos son de cargo exclusivo del capitán ó del buque (art. 1194).

Art. 1489. Avería particular es, en general, todo gasto ó daño que no ha sido hecho para utilidad común y que se sufre por el buque ó la carga mientras duran los riesgos.

Se consideran especialmente avería particular:

1°. Los daños que sobrevienen al cargamento ó al buque por vicio propio de las cosas, por accidentes de mar, fuerza mayor, ó caso fortuito;

2°. Los gastos hechos para evitar ó reparar los daños á que se refiere el número precedente;

3°. Los gastos de reclamación, sueldos y manutención de los individuos de la tripulación, mientras aquélla se sigue, cuando el buque y el cargamento son reclamados separadamente;

4°. La reparación particular de los envases y gastos hechos para conservar los efectos averiados, á no ser que el daño resulte inmediatamente de hecho que dé lugar á avería común;

5°. El aumento de flete y los gastos de carga y descarga que se causan en el caso que el buque haya sido declarado innavegable durante el viaje, si los efectos son transportados por otro buque, según lo dispuesto por el art. 1252;

6°. Cualquier daño que resulte al cargamento por descuido, falta ó baratería del capitán ó de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario contra el capitán, buque y fletes;

7°. Los gastos que ocasione y los perjuicios que se puedan seguir de una cuarentena.

Art. 1490. Los daños que sufren los efectos embarcados en lanchas para alijar el buque en caso de peligro (art. 1485, núm. 2), son juzgados conforme á las disposiciones establecidas en este capítulo, según las diversas causas de que el daño resulte.

Art. 1491. Si durante la travesía aconteciere á las lanchas ó á los efectos en ellas cargados, un daño que se repute avería común, será

soportado un tercio por las lanchas y dos tercios por los efectos que se encuentren á su bordo.

Esos dos tercios se reparten en seguida, como avería común, sobre el buque principal, el importe del flete y el cargamento entero, incluso el de las lanches (art. 1508).

Art. 1492. Recíprocamente y hasta el momento en que los efectos cargados en las lanches sean desembarcados en el lugar de su destino y entregados á sus consignatarios, siguen en comunión con el buque principal y resto del cargamento, y contribuyen á las averías comunes que hubieren sobrevenido.

Art. 1493. Los efectos que no se encuentran á bordo, sea del buque principal, sea de las embarcaciones menores destinadas á transportarlos, no contribuyen á los daños que sucedieren en ese tiempo al buque para cuya carga son destinados.

Art. 1494. Para que el daño sufrido por el buque ó cargamento pueda considerarse avería á cargo del asegurador, es necesario que sea examinado por peritos nombrados por el juez competente, que declaren:

1°. La causa de que ha provenido el daño;

2°. La parte del cargamento que se halle averiada, indicando las marcas, números ó bultos;

3°. Cuánto valen los objetos averiados, y cuánto podrá importar su reparación, ó reposición si se tratare del buque, ó de sus pertenencias.

Todas estas diligencias, exámenes y reconocimientos serán determinados por el juez competente y practicados con citación de los interesados, por sí ó por sus representantes. En caso de ausencia de las partes y falta de apoderado, puede el juez nombrar de oficio persona inteligente é idónea que las represente.

Art. 1495. En el arreglo de la avería particular que debe el asegurador pagar, en caso de seguro contra todo riesgo, se observarán las disposiciones siguientes:

Todo lo que fuere saqueado, perdido ó vendido por averiado durante el viaje, se estima según el valor de la factura, y en defecto de ésta, según el valor por el cual se haya celebrado el seguro, conforme á la ley, y el asegurador paga el importe.

En caso de llegada á buen puerto, si los efectos se encuentran averiados en todo ó en parte, se determinará por peritos nombrados por el juez competente cuál habría sido su valor si hubiesen llegado sin avería, y cuál su valor actual; y el asegurador pagará una cuota del valor del seguro, en proporción de la diferencia que exista entre esos dos valores, comprendiéndose los gastos del reconocimiento y honorarios de los peritos.

Todo esto, independientemente de la estimación de la ganancia esperada, si ésta se hubiese asegurado (art. 1329).

Art. 1496. Los efectos averiados serán siempre vendidos en público remate, á dinero de contado, á la mejor postura; pero si el dueño ó consignatario no quisiere vender la parte de efectos sanos, en ningún caso puede ser compelido. El precio para el cálculo será el corriente que los mismos efectos, si fuesen vendidos al tiempo de la entrega, podrían obtener en la plaza, comprobado por los precios corrientes del lugar, ó, en su defecto, certificado, bajo juramento, por dos comerciantes de efectos del mismo género, designados por el juzgado.

Art. 1497. Si los efectos asegurados llegasen á la República averiados ó disminuídos y la avería fuese exteriormente visible, el examen y estimación del daño debe hacerse por peritos nombrados por el juez competente, antes que los efectos se entreguen al asegurado.

Si la avería no es exteriormente visible al tiempo de la descarga, puede hacerse el examen después de la entrega de los efectos al asegurado, con tal que se verifique en los tres días inmediatos siguientes á la descarga, y sin perjuicio de las demás pruebas que puedan producir los interesados (art. 546).

Art. 1498. Si la póliza contuviese la cláusula de pagar averías por marcas, bultos, fardos, cajas ó especies, cada una de las partes designadas se considerará como un seguro separado, para la liquidación de las averías, aunque esa parte se halle incluída en el valor total del seguro.

Cualquiera parte de la carga, objeto susceptible de avaluación separada, que se pierda totalmente, ó que por alguno de los riesgos estipulados quede tan deteriorada que no tenga valor alguno, será indemnizada por el asegurador como pérdida total, aunque relativamente al todo ó á la carga asegurada sea parcial, y el valor de la parte perdida ó destruída por el daño se halle en la totalidad del seguro.

Art. 1499. Sucediendo un daño por riesgos de mar á un buque asegurado, sólo paga el asegurador los dos tercios de los gastos de reparación, ya sea que ésta se verifique ó no, en proporción de la parte asegurada con la que no lo esté. El otro tercio correrá por cuenta del asegurado, en razón del mayor valor que se presume al buque.

Art. 1500. Si la reparación se ha hecho, se probará el importe de los gastos por las cuentas respectivas y otros medios de prueba, procediendo si fuere necesario á un reconocimiento por peritos.

Si la reparación no se ha verificado, su costo será determinado siempre por peritos.

Art. 1501. Si se justifica que las reparaciones han aumentado el valor del buque en más de un tercio, el asegurador pagará todos los gastos conforme á las disposiciones del art. 1499, deduciéndose el mayor valor que haya adquirido el buque con la reparación.

Si el asegurado prueba, por el contrario, que las reparaciones no han aumentado el valor del buque porque era nuevo, y que el daño le ha

sobrevenido en el primer viaje, ó porque las velas ó aparejos, etc., eran nuevos, no se deducirá el tercio, y el asegurador pagará todos los gastos de reparación en la proporción expresada en el art. 1499.

Art. 1502. Si los gastos suben á más de las tres cuartas partes del valor del buque, se considera, respecto de los aseguradores, que ha sido declarado innavegable, y estarán obligados, en tal caso, no mediando abandono, á pagar la suma asegurada, deduciendo el valor del buque ó de sus fragmentos.

Art. 1503. Entrando un buque en un puerto de arribada forzosa, y perdiéndose después por un suceso cualquiera, el asegurador sólo tiene que pagar el importe de la suma asegurada.

Lo mismo sucede si el buque hubiere costado por diversas reparaciones más de lo que importa la suma asegurada.

Art. 1504. El asegurador no está obligado á pagar avería alguna cuyo importe no exceda de 1 por ciento de la suma asegurada, no mediando estipulación contraria, y sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 1380, núm. 8.

Capítulo II.—Del prorrateo y de la contribución en la avería común.

Art. 1505. El arreglo y prorrateo de la avería común deberá hacerse en el puerto de la entrega de la carga ó donde acaba el viaje, no mediando estipulación contraria.

Si el viaje se revoca en la República; si, después de la salida, se viese el buque obligado á volver al puerto de la carga, ó si encallare ó naufragare dentro de la República, la liquidación de las averías se verificará en el puerto de donde el buque salió, ó debió salir.

Si el viaje se revocare estando el buque fuera de la Republica, ó se vendiere la carga en un puerto de arribada forzosa, la avería se liquidará y prorrateará en el lugar de la revocación del viaje, ó de la venta del cargamento.

Art. 1506. La justificación de las pérdidas y gastos que constituyan la avería común se practicará á solicitud del capitán y con citación de los interesados ó consignatarios que hubiese presentes.

El capitán, dentro de las veinticuatro horas del arribo del buque, presentará al juez letrado de comercio escrito de protesta, haciendo relación de todo lo ocurrido en el viaje, con referencia al diario de navegación, y acompañando testimonio de las diligencias ó protestas que hubiese hecho en otro punto de arribada, á fin de que, ratificado bajo juramento, declaren á su tenor el piloto y dos ó tres de los marineros y al mismo tiempo el juez nombre peritos que presencien la apertura de las escotillas y reconozcan su estado y el arrumaje de la carga, informando por escrito sobre lo que hubieren observado.

Art. 1507. En caso de que las partes no se arreglaran amistosamente, el justiprecio del buque, carga, pérdidas y daños ó gastos de la avería se verificará por peritos que el juez nombre en virtud de su oficio judicial y con arreglo á las circunstancias de cada caso.

Art. 1508. Hecho el reconocimiento y el justiprecio de que hablan los dos artículos precedentes, el capitán presentará escrito para la declaración ó clasificación de pérdidas y gastos que deban comprenderse en avería simple ó gruesa, en párrafos numerados. El juez, con previa audiencia de los interesados ó consignatarios, determinará lo que por derecho corresponda; y en el caso de estimar necesario el recibir á prueba la causa por un breve término y tan sólo por vía de instrucción, lo proveerá así, debiendo limitarse la prueba á las declaraciones del capitán y tripulantes y á reconocimientos.

Al resolverse por el juez lo que corresponda sobre la declaración ó clasificación de avería, nombrará el perito contador que deba liquidar y repartir aquélla.

Esta operación sólo será ejecutiva desde que la apruebe el juez, con previa audiencia de las partes.

La obligación de activar su cumplimiento incumbe al capitán, que será responsable, por su negligencia ó morosidad, hacia los dueños de las cosas averiadas.

En ese caso y en el de omitirse por el capitán las diligencias de que habla el presente artículo, podrán promoverlas los dueños del buque ó del cargamento, ó cualquiera otra persona interesada, sin perjuicio de la responsabilidad en que incurra el capitán.

Art. 1509. Si la distribución de la avería se hiciere en país extranjero y hubiere conformidad de las partes en que se efectúe ante el Cónsul de la República, nombrará éste los peritos y contador.

En defecto de Cónsul de la República, se ocurrirá á la autoridad que conozca de los negocios mercantiles.

Art. 1510. Las averías comunes serán prorrateadas:

Sobre el valor del buque en el estado que se encuentre á su llegada, comprendiéndose lo que se da por indemnización de la avería común;

Sobre el importe del flete, deduciéndose los sueldos y manutención de los individuos de la tripulación;

Sobre el valor de los efectos que se hallaban al tiempo del suceso á bordo del buque ó de las lanchas ó embarcaciones menores (arts. 1490 y siguientes), ó que, antes de sucedido el daño, fueron alijadas por necesidad y reembolsadas, ó que han tenido que venderse para pagar los gastos de avería.

La moneda metálica contribuye á la avería común según el cambio del lugar donde acaba el viaje.

Art. 1511. Los efectos de la carga entran por su valor en el lugar de la descarga, deducido el flete, derechos de importación y otros gastos de la descarga, así como la avería particular que hubiesen sufrido durante el viaje. Exceptúanse los casos siguientes:

Si el prorrateo tiene que hacerse en el puerto de donde el buque salió ó debía salir (art. 1505), el valor de los objetos cargados se determinará según los precios de compra, con los gastos hasta á bordo, sin que se comprenda el premio del seguro;

Si esos objetos estuviesen averiados, según su valor real;

Si el viaje se revocare, ó los efectos se vendiesen fuera de la República y no se liquidase allí la avería conforme á lo dispuesto en el art. 1505, se tomará como capital contribuyente el valor de esos efectos en el lugar de la revocación del viaje, ó el producto líquido obtenido en el lugar de la venta.

Art. 1512. Los efectos alijados serán tasados según el precio corriente del lugar de la descarga del buque, deducido el flete, derechos de importación y gastos ordinarios. Su naturaleza y calidad se justificarán por los conocimientos, facturas y otros medios legítimos de prueba.

Art. 1513. Si la naturaleza ó la calidad de los efectos es superior á la designada en los conocimientos, contribuye bajo el pie de su valor real en caso de salvarse.

Son pagados según la calidad designada en el conocimiento si se han perdido por echazón.

Si los efectos declarados son de naturaleza ó calidad inferior á la indicada en el conocimiento, contribuyen, en caso de salvarse, según la calidad indicada por el conocimiento.

Mediando echazón, son pagados bajo el pie de su valor real.

Art. 1514. Las municiones de guerra y de boca del buque, el equipaje del capitán, individuos de la tripulación y pasajeros, no contribuyen en caso de echazón ú otra avería común.

Sin embargo, el valor de los efectos de esa clase que se hubiesen alijado, serán pagados á prorrata por todos los demás objetos (art. 1508).

Art. 1515. Los efectos de que no hubiere conocimientos firmados por el capitán, ó que no se hallen en la lista ó manifesto de la carga, no se pagan si son alijados, pero contribuyen al pago de la avería común si se salvaren.

Art. 1516. Los objetos cargados sobre cubierta contribuyen al pago de la avería común en caso de salvarse. Si fuesen alijados ó se averiasen con motivo de la echazón, no tiene derecho el dueño, fuera del caso del segundo inciso del art. 1080, á exigir su pago sin perjuicio de la acción que pueda corresponderle contra el capitán.

Art. 1517. Si en una misma tormenta, ó por efecto del mismo accidente, se perdiere el buque, no obstante la echazón ó cualquier otro daño hecho voluntariamente para salvarle, cesa la obligación de contribuír al importe de la avería común. Los objetos que quedaron en buen estado ó se salvaron no responden á pago alguno por los alijados, averiados ó cortados.

Art. 1518. Si por la echazón de efectos ú otro daño cualquiera hecho deliberadamente para impedir el desastre, se salva el buque, y continuando el viaje se pierde, los efectos salvados del segundo peligro contribuyen sólo por sí á la echazón verificada con motivo del pri-

mero, bajo el pie del valor que tienen en el estado en que se hallan, deducidos los gastos de salvamento.

Art. 1519. Salvándose el buque ó la carga, mediante un acto deliberado de que resultó avería común, no puede, quien sufrió el perjuicio causado por ese acto, exigir indemnización alguna por contribución de los objetos salvados, si éstos por algún accidente no llegasen á poder del dueño ó consignatario, ó llegando, no tuviesen valor alguno, salvo los casos de los arts. 1313 y 1486, núms. 12, 13 y 21.

Sin embargo, si la pérdida de esos efectos procediese de culpa del dueño ó del consignatario, quedarán obligados á la contribución.

Art. 1520. El dueño de los efectos no puede, en caso alguno, ser obligado á contribuir á la avería común por más cantidad de la que valgan los efectos al tiempo de su llegada, á no ser respecto de los gastos que el capitán, después del naufragio, apresamiento ó detención del buque, haya hecho de buena fe y aun sin orden é instrucciones para salvar los efectos naufragados, ó reclamar los apresados, aun en el caso de que sus diligencias ó reclamaciones fuesen infructuosas.

Art. 1521. Si, después de verificado el prorrateo, recobran los dueños ó consignatarios los efectos alijados, están obligados á devolver al capitán é interesados en la carga la parte que recibieron en compensación de tales objetos, deduciendo los daños causados por la echazón y los gastos del recobro.

. En tal caso, la suma devuelta será repartida entre el buque y los interesados en la carga, en la misma proporción en que contribuyeron para el resarcimiento del daño causado por la echazón.

Art. 1522. Si el dueño de los objetos alijados los recobra sin reclamar indemnización alguna, ó sin haber figurado en la liquidación de la avería, esos objetos no contribuyen á las averías que sobrevengan al resto de la carga después de la echazón.

VENEZUELA.

Título VI.—*De los riesgos y daños del trasporte marítimo.*

Sección I.—De las averías.

Art. 706. Son averías:

Todo gasto extraordinario hecho para la conservación de la nave, de las mercancías ó de ambas; y todo daño que sufra la nave desde su salida hasta su arribo, ó las mercancías desde su embarco hasta su descarga en el puerto de su consignación.

No habiendo convención en contrario, se observarán en los casos de averías las disposiciones de los artículos siguientes:

Art. 707. Las averías son de des clases: gruesas ó comunes, y simples ó particulares.[a]

---

[a] Este artículo es parecido al art. 808 del Código Español.

ART. 708. Son averías gruesas ó comunes todos los daños que, en virtud de deliberaciones motivadas, se causan antes ó después de emprendido el viaje á la nave y su carga conjunta ó separadamente, pero en beneficio común para salvarlas de un riesgo de mar; los daños supervenientes por consecuencia del sacrificio; y los gastos originados por causas imprevistas, hechos en beneficio común en las épocas y formas expresadas, como:

1°. Los valores que se entreguen por vía de composición para rescatar la nave y el cargamento;

2°. Las cosas que se arrojen al mar para aligerar la nave, ya pertenezcan al cargamento, ya á la nave, ya á la tripulación;

3°. Los cables, mástiles, áncoras y demás cosas que se corten, arrojen al mar ó abandonen para salvar la nave;

4°. El daño que sufran la nave ó el cargamento por causa de las operaciones efectuadas para salvar la nave ó el cargamento;

5°. Los gastos de alijo para hacer entrar la nave en algún puerto ó río, por tempestad ó persecución de enemigos; y la pérdida ó el daño que sufran las mercancías por causa de alijo;

6°. Los gastos efectuados para poner á flote la nave que se hubiese hecho encallar para evitar su apresamiento ó su pérdida total;

7°. Los daños ocasionados á la nave y á su cargamento en las operaciones destinadas á extinguir el fuego á bordo;

8°. La curación y manutención de la gente de mar y pasejeros que fueren heridos defendiendo la nave; los salarios de la primera hasta su restablecimiento, y la indemnización por mutilación cuando se acuerde;

9°. Los salarios, manutención é indemnización para el rescate de los individuos de la tripulación que estando desempeñando servicios de la nave y su cargamento, fueren presos ó detenidos por el enemigo ó por piratas;

10. Los salarios y manutención de la tripulación durante el tiempo en que la nave, después de principiado el viaje, fuere detenida por una Potencia extranjera, ó por causa de una guerra que sobrevenga mientras la nave y el cargamento no queden libres de sus obligaciones recíprocas;

11. Los mismos salarios y alimentos durante el tiempo en que la nave está obligada á quedar en un punto de arribada para reparar los daños que deliberadamente hubiere sufrido en provecho común de todos los interesados;

12. El menoscabo que resultare en el valor de las mercancías que en una arribada forzosa haya sido necesario vender á precios bajos para reparar el buque del daño recibido por cualquier acidente que pertenezca á la clase de avería gruesa;

13. Los derechos de prácticos y otros gastos de entrada y de salida, pagados en un puerto de arribada forzosa por causa que deba considerarse como avería gruesa;

14. Los alquileres de los almacenes y depósitos en que se depositen las mercancías que no pueden quedar á bordo durante la reparación de daños considerados como avería gruesa;

15. Los gastos de una cuarentena extraordinaria no prevista al hacerse el fletamento, mientras que la nave y el cargamento están sometidos á ella, comprendidos los salarios y alimentos de la tripulación.

Art. 709. Averías simples ó particulares son todos los daños y menoscabos que no se hicieren deliberadamente en bien común de la nave y el cargamento; y todos los gastos hechos en beneficio de la nave ó del cargamento, separadamente, como:

1°. El daño que sufren las mercancías por vicio propio, por tempestad, apresamiento, naufragio y encalladura;

2°. Los gastos hechos para salvarlas;

3°. La pérdida de cables, áncoras, velas, mástiles ó cordajes, causada por tempestad ú otro accidente de mar;

4°. Los gastos de las arribadas ocasionadas por la pérdida fortuita de estos objetos, ó por la necesidad de vituallas ó por la reparación de alguna vía de agua.

Art. 710. Si por bajos ó bancos de arena conocidos, la nave no pudiere darse á la vela con el cargamento entero del lugar de su salida, ni llegar al de su destino sin descargar una parte en lanchas para alijar el buque, los gastos causados por esta operación no se considerarán averías. Estos gastos son de cuenta de la nave, si el contrato de fletamento ó los conocimientos no estipulan lo contrario.

Art. 711. Las disposiciones contenidas en los artículos precedentes para la calificación de las averías gruesas ó particulares son igualmente aplicables á esas lanchas y á los objetos cargados en ellas.

Art. 712. Si durante el trayecto sufrieren estas lanchas ó las mercancías á su bordo daños ó pérdidas reputados averías gruesas, las embarcaciones sufren una tercera parte de ellas, y las mercancías las dos terceras partes restantes; y éstas serán repartidas como avería gruesa sobre la nave principal, sobre el flete y sobre el cargamento entero.

Art. 713. Recíprocamente y hasta que las mercancías cargadas en lanchas estén descargadas en el lugar de su destino, continúan en comunidad con la nave principal y el resto del cargamento; y contribuyen á las averías gruesas que sufran éstas.

Art. 714. No se consideran averías comunes, aunque sean hechas voluntariamente y después de deliberación motivada en bien de la nave, los daños sufridos ó los gastos causados por los vicios interiores de la nave, por su innavegabilidad ó por falta ó negligencia del capitán ó de la tripulación.

Art. 715. Los gastos de prácticos, remolque y de puerto no son averías, sino simples gastos á cargo de la nave.

Art. 716. Ninguna demanda es admisible por avería, si ésta no excede de una centésima parte del valor reunido de la nave y del cargamento en la gruesa; y en la simple de la cosa dañada.

Sección II.—De la echazón.

Art. 717. Si el capitán para salvar la nave, en caso de tempestad ó persecución de enemigo, se creyere obligado á arrojar algunos efectos del cargamento, á romper parte de la nave para facilitar la echazón, á cortar los mástiles ó á abandonar las áncoras, deliberará previamente, tomando el parecer de los principales individuos de la tripulación y de los interesados en la carga que estén presentes.

Si hubiere diversidad de dictámenes, se seguirá el del capitán y de los principales de la tripulación.

Art. 718. Á juicio del capitán, aconsejado con los principales de la tripulación, se procurará que las cosas menos necesarias, más pesadas y de menos precio sean arrojadas primero; y en seguida las que se encuentren en el primer puente.

Art. 719. El capitán, tan pronto como sea posible, asentará en el registro de la nave la diligencia de deliberación.

Dicha diligencia contendrá:

Los motivos de la deliberación;

La relación de las cosas arrojadas y dañadas, con las especificaciones posibles;

Las firmas de los deliberantes ó los motivos de su negativa á firmar.

Art. 720. En el primer puerto á que llegue la nave, el capitán deberá, dentro de veinticuatro horas, presentar al juez de comercio y, en defecto de éste á otro del lugar, una copia de dicha diligencia, bajo juramento de ser verdaderos los hechos que expresa. Si la llegada fuere á puerto extranjero, se harán la presentación de la copia y el juramento ante el cónsul Venezolano y, en su defecto, ante un magistrado del lugar.

Sección III.—De la contribución por avería gruesa.

Art. 721. Contribuirán en común á la avería gruesa, sueldo á libra, las mercancías salvadas y las perdidas por echazón ú otras medidas de salvamento y la mitad de la nave y de su flete.

La contribución se arreglará al valor que dichas cosas tuvieren en el lugar de la descarga, deducidos antes los gastos de salvamento.

Art. 722. Los salarios de la gente de mar no están sujetos á contribución.

Art. 723. Es obligación del capitán solicitar en el lugar de la descarga y ante la autoridad indicada en el art. 720, el reconocimiento y justiprecio por peritos que se nombrarán de oficio, de los daños y pérdidas que constituyen la avería gruesa.

Art. 724. Las mercancías arrojadas se estimarán por el precio corriente en el lugar de la descarga, y según la calidad que se probare por los conocimientos y facturas, si las hay.

Art. 725. Si las mercancías resultaren de un valor inferior al que expresa el conocimiento, contribuirán, según su estimación, si se han salvado; y si han perdido ó averiado, se pagarán según la calidad designada en el conocimiento.

Si las mercancías resultaren de calidad inferior á la que indica el conocimiento, contribuirán según la calidad indicada en el conocimiento, si se han salvado; y si se han perdido ó averiado, según su estimación.

Art. 726. La repartición proporcional que harán los peritos de las pérdidas y daños comunes se llevará á efecto después de aprobada por el juez ó el cónsul, en sus respectivos casos.

Art. 727. No contribuirán á la avería gruesa las municiones de guerra y de boca de la nave, ni el equipaje del capitán y demás individuos de la tripulación; pero el valor de estas mismas cosas, si se perdieren por la echazón, se pagará por contribución.

Art. 728. Los efectos que no constaren de conocimiento ó declaración del capitán, no serán pagados si fueren echados, y contribuirán si se salvaren.

Art. 729. Los efectos cargados sobre la cubierta de la nave no serán pagados si se arrojan ó dañan, y contribuirán si se salvan. Esta disposición no comprende el comercio de cabotaje.

Art. 730. Las mercancías que no estén aún embarcadas en la nave principal ni en los botes ó canoas que las deben llevar á bordo, no contribuyen á las pérdidas que sufra la nave que las debe trasportar.

Art. 731. Si la nave se perdiere á pesar de la echazón de una parte del cargamento ó de otros hechos ejecutados para salvarla, cesa la obligación de contribuír á la avería gruesa; y los daños y pérdidas ocurridos se estimarán como avería simple á cargo de los interesados en los efectos que los hubieren sufrido.

Art. 732. Cuando después de haberse salvado la nave del riesgo que dió lugar á la avería gruesa, pereciere por otro accidente en el progreso de su viaje, contribuirán á la avería gruesa los efectos salvados del primer riesgo que se hubieren conservado después de perdida la nave, según el valor que tengan, atendido su estado, y con deducción de los gastos hechos para salvarlos.

Art. 733. Los efectos arrojados no contribuyen al pago de los daños acaecidos después de su echazón á las mercancías salvadas.

Art. 734. En todos los casos sobredichos el capitán y la tripulación tienen privilegio sobre las mercancías ó su precio por lo que les toque en la contribución.

SECCIÓN IV.—DEL ABORDAJE.

ART. 735. En el caso de abordaje, si fuere fortuito ó causado por hecho de los dos capitanes ó de las dos tripulaciones, cada nave soportará el daño que hubiere sufrido; si fuere causado por culpa de uno de los capitanes, éste pagará todos los daños; si no constare que ha sido fortuito, ni cuál de los capitanes ha sido culpable, cada una de las naves pagará la mitad de las reparaciones que fueren necesarias, á juicio de expertos.

ART. 736. El abordaje se presume fortuito; pero se reputará culpable de parte del capitán de la nave que se encuentre en alguno de los casos siguientes:

1°. Si la nave estuviere mal fondeada por inobservancia de los reglamentos y usos del puerto; ó si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias, á menos que pruebe que las perdió sin culpa suya y que no ha podido reemplazarlas; ó si navegare sin las luces que exigen los reglamentos generales de navegación en sus debidos puestos, según sea la nave de vapor ó de vela; ó si navegare contra las leyes establecidas en dichos reglamentos;

2°. Si la nave zarpare de noche sin haberse puesto previamente en franquía; ó navegare á toda vela, á inmediación de otra que estuviere fondeada ó á la capa;

3°. Si á la entrada de un puerto la nave tratare de tomar la delantera á otra que la preceda, ó si á la salida no cediere el paso á la nave que entrare al puerto;

4°. Si navegando con viento en popa en una dirección tal que pueda encontrarse con otra en un punto de intersección, no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje;

5°. Si la nave, cualquiera que sea el punto donde se encuentre, no tuviere farol con luz, siendo de noche.

ART. 737. Si la nave pereciere después del abordaje en el viaje que deba hacer para llegar á un puerto de arribada para su reparación, se presume que la pérdida fué causada por el abordaje.

ART. 738. Si una nave á la vela causare daños sin culpa del capitán ó de la tripulación á otra nave anclada en lugar conveniente, aquélla pagará la mitad del daño de ésta, sin comprender el suyo propio.

Estos daños se repartirán como avería gruesa sobre la nave y la carga.

No habrá lugar al pago de daños, si el capitán de la nave anclada hubiera podido evitar el abordaje, ó disminuír sus consecuencias, soltando sus cables, ó cortando sus amarras, siempre que hubiera podido hacerlo sin peligro; y si no lo hizo, á pesar de haber sido oportunamente requerido por la otra nave.

ART. 739. Si una nave garreando fuere sobre los cables de otra anclada cerca de ella, y los cortase, de modo que ésta perdiese sus

anclas y que por este suceso sufriese daño ó naufragase, la primera deberá indemnizar todo el daño que sufriere la otra y su cargamento.

Art. 740. Si una nave anclada ó amarrada en un puerto, sin soltarse y por la impetuosidad de las olas, ó por una tempestad ú otra fuerza mayor causare daño á otras naves que se encuentren cerca de ella, éstos serán sufridos por las naves perjudicadas como avería particular.[a]

Art. 741. Si una nave se hallare sobre un bajo y no pudiere retirarse, su capitán, en caso de peligro, tiene el derecho de exigir que otra nave que le quede cerca, leve sus anclas ó corte sus amarras para dar paso á aquélla, siempre que la otra pueda hacerlo sin riesgo; y debiendo la nave en peligro pagar los perjuicios que sufra la otra.

El capitán de la nave vecina que rehusare satisfacer á la exigencia, ó no lo hiciere por negligencia, será responsable de los daños que resulten de ello.

---

[a] Este artículo es parecido al art. 832 del Código Español.

FIN DEL TOMO TERCERO.

DARTMOUTH COLLEGE
3 3311 00832 7761

349.46
W173l
v.3

WALTON, C.S.
Leyes comerciales...